Cenário do
revista Transporte

ANO XI - EDIÇÃO 44 - 2017

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Porto Mauá quer atrair o transporte internacional

Cidade se destaca pela localização estratégica no Noroeste do RS, agilidade na transposição e acesso asfaltado. O porto está prestes a ter aduana integrada.

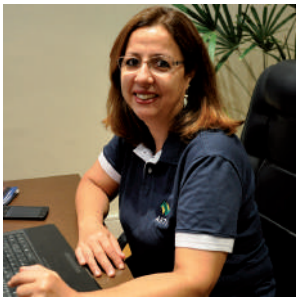
ABTI

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

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

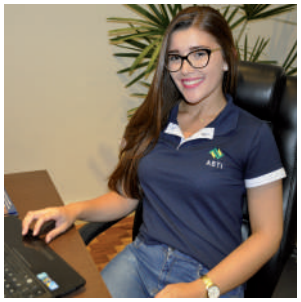
Gladys Vinci
Gerência Executiva
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

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



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

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



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

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

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

associacaoabti abtint abti abti

A ABTI pratica com firmeza o espírito associativo

Revisão do ATIT

A ABTI caracteriza-se como uma Entidade que atua de forma intensa em favor do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. Nesta edição da revista Cenário do Transporte registramos inúmeras atividades em que a Associação se fez presente para pautar nossas questões. Neste trimestre tivemos reuniões bilaterais com a Argentina, Paraguai e Bolívia. Estivemos presentes na reunião do Subgrupo 5 do Mercosul, e nossa gerente executiva, Gladys Vinci, esteve em Mendoza e Buenos Aires para tratar de problemas de transportadores brasileiros com a AFIP.

Em minhas atribuições de representação da ABTI estive em Brasília onde participei de reunião da Confederação Nacional do Transporte, quando também a Associação foi instituída da representação do Transporte Internacional na ABTC – Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas. No cenário internacional, participei da 27ª Assembleia Geral da CIT – Câmara Interamericana de Transportes, realizada em Nova Iorque, oportunidade em que nossa Entidade foi oficialmente aceita como membro, de forma a dar ainda maior amplitude à nossa representação. A CIT é um espaço setorial das Américas onde as demais instituições do transporte no Mercosul também participam. E foi durante a Assembleia da CIT que tivemos oportunidade de fazer uma palestra propondo uma atualização do ATIT para que os caminhões sejam dissociados dos semirreboques no conceito de unidades de transporte. O fato corriqueiro é que existe uma tendência das autoridades de todos os países em reter os cavalos mecânicos, quando o certo é reter o semirreboque, em caso de necessidade. Tal fato aumenta a ociosidade de nossas frotas, resultando em aumento dos custos logísticos.

Os fatos que referi acima reafirmam a forma determinada e objetiva como nossa Associação conduz seu trabalho, o que só se consegue fazer com eficiência quando praticamos com firmeza o espírito associativo.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

A pequena Porto Mauá/RS coloca um ponto a mais no mapa nas transposições de fronteira

Cidade do Noroeste gaúcho investe no transporte internacional. Em breve terá aduana integrada.

União Europeia exige transparência do Mercosul

07

AFIP retém caminhões brasileiros. Empresas sofrem pesados prejuízos.

11

Reuniões bilaterais com Argentina, Paraguai e Bolívia encaminham soluções a inúmeros problemas.

12-13

Sumário

ANO XI - EDIÇÃO 44 - 2017

INTERNACIONAL
Fiscalização sem padrão é admitida por representantes do SGT 5 do Mercosul **06**

INTERNACIONAL
América Latina emerge da recessão **07**

INTERNACIONAL
CIT realiza Assembleia nos Estados Unidos **08-09**

INTERNACIONAL
Cegonheiros terão mais agilidade em Uruguaiana **10**

ENTREVISTA
O Mercosul avançou muito pouco, afirma Ricardo Fustagno, presidente da CAPATIT – Paraguai **14-15**

ENTREVISTA
Claudio Montano, delegado da RFB em Uruguaiana, diz que a Receita Federal trabalha pela agilidade da Aduana **16-18**

ENTIDADES
ABTI e Comjovem promovem o Maio Amarelo em Uruguaiana **25**

TRANSPORTE
ABTI propõe criação de Conselho Municipal para apoiar o Transporte Internacional em Uruguaiana **27**

RECURSOS HUMANOS
SENAT passa a qualificar motoristas empregando simuladores de direção **28-29**

ESPAÇO COMJOVEM
Ederson Maas assume coordenação da Comissão e define atividades de 2017 **29**

LEGISLAÇÃO
Transporte de Produtos Perigosos tem legislação atualizada **30-31**

ASSOCIADOS
Trans-Iguaçu alcança 50 anos de atividades **32**

ASSOCIADOS
Interlink Cargo comemora 25 anos **33**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

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

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

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

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

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

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Andrea Alves

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Subgrupo 5 admite falta de padrão na fiscalização

Crédito das imagens: Maximiliano F. Espinosa (El Mundo del Bus)

Buenos Aires sediou a 51ª reunião do SGT-5 do Mercosul nos dias 31 de maio, 01 e 02 de junho. A delegação brasileira foi liderada por Noboru Ofugi, da ANTT. O setor empresarial esteve representado pelo Condesul, que no dia anterior teve reunião na sede da FADEEAC. Gladys Vinci, gerente executiva da ABTI, participou das duas reuniões.

Os representantes do Subgrupo 5 reconheceram que atualmente não existem critérios únicos de fiscalização do transporte no bloco, devendo se desenvolver um trabalho pela harmonização de normas e critérios. Apesar de admitir o descompasso, o Subgrupo postergou para a próxima reunião a harmonização dos limites de tolerância por eixo e PBT.

O transporte de produtos perigosos, que sofreu uma atualização conforme referências da ONU, será um assunto a ser levado para uma reunião do ATIT, em Montevidéu, prevista para o final de junho. A expectativa é de que até o final de 2017 este novo regulamento entre em vigor.

O polêmico tema das taxas migratórias na Argentina também restou sem solução. A delegação do país vizinho está formando um grupo de trabalho para encontrar uma solução à cobrança da taxa no transporte de cargas.

Posicionamento do Condesul

O 47º Encontro do Condesul resultou num documento de quatro pontos entregue aos representantes do SGT-5. Nele as lideranças empresariais solicitam que a Comissão Mista de Facilitação de Fronteiras, criada em 2014, cumpra seus objetivos e divulgue o que vem fazendo para tal propósito. Os empresários também pleitearam uma participação ativa nas reuniões técnicas preparatórias do Mercosul. Outro aspecto assinalado no documento foi a desvinculação dos processos judiciais e administrativos para a movimentação de frotas, para que a alta ou baixa de veículos não seja interrompida por processos administrativos e judiciais. De modo coincidente ao reconhecimento formalizado pelos representantes do Subgrupo em sua reunião, os empresários também clamaram por critérios uniformes de fiscalização, sobretudo no que tange à retenção de veículos, com exceção dos casos de infração previstos no ATIT. Os empresários ressaltaram aos membros do SGT-5 do Mercosul que o setor passa por uma situação difícil , fato que exige trabalhar em conjunto na busca de soluções de viabilidade e produtividade.

Reunião ocorreu em Buenos Aires

União Europeia quer um Mercosul transparente

Os 26 anos de existência do Mercosul não foram suficientes para alcançar uma estabilidade e harmonia legal que deve preconizar a existência de um bloco econômico. O tema ganhou relevo recentemente quando a União Europeia, diante do interesse do Mercosul em uma aproximação econômica, exigiu garantias de que os governos do bloco sulamericano sejam previsíveis com relação à aplicação ou mudança de leis que tenham reflexo no comércio. A proposta da UE é de que seja incluído um capítulo de transparência nas negociações entre os dois blocos. A Europa produziu um rascunho do documento no qual propõe que os Estados: "promovam um ambiente regulatório previsível e transparente, e procedimentos eficientes para operadores econômicos".

O Acordo Mercosul-Europa vem sendo negociado desde 1999, e a expectativa é de um desfecho até o final deste ano. Os negociadores da UE informam que duas das queixas que médias e pequenas empresas europeias mais fazem sobre o Mercosul são a imprevisibilidade das leis e a falta de transparência administrativa. Outra parte do rascunho sugere que os governos do Mercosul se comprometam em dar informações e responder a questionamentos sobre qualquer medida, além de assegurar que alterações de leis sejam explicadas e tenham objetivos muito claros.

As exigências para o Acordo vão mais longe: os europeus querem que cada Estado-parte do Mercosul administre de uma maneira objetiva, imparcial e razoável todas as medidas de aplicação geral; estabelecem a criação de tribunais administrativos para revisões e correções de medidas administrativas, garantindo a imparcialidade dos processos.

As exigências revelam a atenção da União Europeia com um ambiente estável para os negócios. A provável aceitação destas exigências terá reflexos positivos para os operadores do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas do Mercosul, pois desfrutarão destas condições para a prestação de serviços. Somam-se a estas negociações as recentes determinações do Acordo de Facilitação de Comércio – AFC articulado pela Organização Mundial do Comércio, entidade da qual os países membros do Mercosul fazem parte e são signatários do Acordo.

América Latina crescerá 0,8% em 2017: fim da recessão

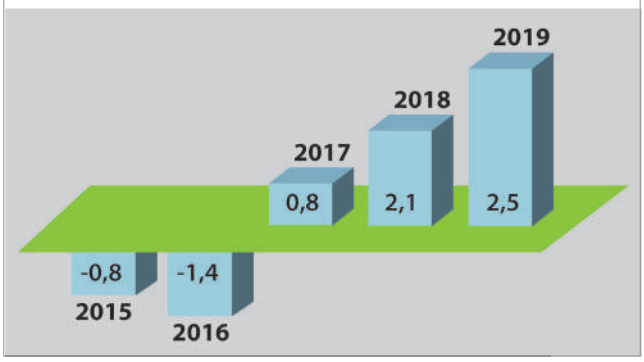
Previsões são do Banco Mundial, e levam em conta a retomada do crescimento do Brasil e da Argentina

A recuperação econômica do Brasil será anêmica em 2017. Apenas 0,3%, segundo o Banco Mundial. Mas ainda assim é uma boa notícia, pois representa o fim da recessão. Já para o ano que vem, o banco prognostica um crescimento do PIB brasileiro de 1,8%. A Argentina, por sua vez, tem melhor previsão, pois deverá expandir 2,7% este ano, e 3,2% em 2018. O Chile também é mencionado nas previsões do banco, com crescimento de 1,8% este ano e 2% no próximo.

No entanto a economia da América Latina cresce em descompasso da mundial. A melhoria do comércio e da confiança na estabilização do valor das matérias-primas projeta uma expansão de 2,7% na economia mundial, três décimos acima do ano passado, e a projeção para 2018 é de avanço de 2,9%.

Neste mesmo período a América Latina deverá crescer 2,1% em 2018 e chegará a 2,5% em 2019.

Desempenho da economia na América Latina



Câmara Interamericana de Transporte realiza Assembleia nos Estados Unidos

Entidades e organizações de 18 países da América Latina festejaram os 15 anos da CIT na sede da ONU, em Nova York, em trabalho conjunto com a UNCTAD, nos dias 24 e 25 de maio.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, representou a entidade no encontro em que a Associação foi aceita como filiada da Câmara. Cardoso, em nome dos Transportadores Internacionais do Brasil, entregou um troféu em alusão aos 15 anos da Entidade. Em seus meios digitais a ABTI também divulgou mensagem de congratulações à CIT (veja quadro).

No primeiro dia da assembleia também foi assinada uma resolução em apoio à Moção da Confederação Nacional do Transporte - CNT para atender as suas denúncias sobre a falta de ação do Governo Brasileiro para a Comissão dos Direitos Humanos da Organização dos Estados Americanos – OEA, a respeito da violência sofrida pelos transportadores no Rio de Janeiro.

Durante a Assembleia a CIT estabeleceu a criação de duas diretorias, para tratar especificamente do setor de cargas e de passageiros. Temporariamente a ABTI, na pessoa do seu presidente, foi nomeada para a Diretoria de Cargas. Na próxima Assembleia Geral que será realizada em Arequipa/Peru, nos dias 22 e 23 de novembro de 2017, serão indicados os nomes definitivos para estes cargos.

Palestra durante o evento propõe revisão do ATIT

No segundo dia do encontro o presidente da ABTI fez uma palestra em que destacou a necessidade de se atualizar o ATIT no que tange à redução da ociosidade do modal rodoviário. Segundo Cardoso, o Acordo considera como unidades de transporte os contêineres, os vagões ferroviários e os veículos rodoviários, incluídos os reboques e semirreboques. A interpretação dele é de que não ocorre isonomia entre os modais, pois diferentemente de locomotivas e navios, os caminhões estão diretamente vinculados aos semirreboques, dificultando o desatrelamento dos cavalos tratores dos mesmos. Segundo ele, existe uma tendência a exigir a permanência do caminhão trator no recinto alfandegado em quase todas as fronteiras, atrelado ao desembaraço da mercadoria. A ABTI denuncia que esta exigência reduz a produtividade do modal rodoviário, em decorrência da ociosidade dos caminhões. “Temos custos adicionais de motoristas parados;

a recuperação dos investimentos é mais lenta; e nosso custo logístico se eleva", assinalou o presidente.

Em sua manifestação, ele demonstrou que o ATIT define os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional, como de pleno direito, a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas, como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.

Sugestões de alterações no ATIT

Francisco Cardoso enumerou quatro proposições para que o ATIT seja mais equânime com o modal rodoviário:

- Que seja excluída a expressão: "Os veículos rodoviários" quando é definido o conceito de "Unidades de transporte" equiparando aos demais modais;
- Que sejam regulamentadas as lacunas que mesmo com previsão legal ainda estão pendentes, na busca constante de maior produtividade e redução de custos;
- Que a incumbência sobre as garantias com o objetivo de assegurar o pagamento dos gravames ou cumprimento de outras obrigações junto aos órgãos de fiscalização e controle, busquem uniformidade e equidade entre os modais;
- Que a responsabilidade sobre estas garantias seja a cargo de quem tem o poder de escolha.

Mensagem pelos 15 anos da CIT

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI congratula-se com a Câmara Interamericana de Transporte – CIT no transcurso de seus 15 anos de notáveis conquistas em favor do Transporte nas Américas.

A missão de integrar os países do Continente Americano através do Transporte, interpretando que a globalização aproxima os povos e a economia, tem sido o marca desta Entidade da qual a ABTI faz parte.

CIT e ABTI constroem uma profunda identidade de propósitos ao ter como meta coordenar e defender os interesses dos Transportadores e suas Entidades no plano internacional.

Nós, da ABTI, adotamos o lema de que "juntos seremos mais fortes", que praticamos com determinação em todos os momentos possíveis, e em especial neste, em que a CIT celebra esta brilhante marca de sua existência.

Portaria agiliza transporte de veículos em Uruguaiana

A Delegacia da Receita Federal de Uruguaiana publicou a Portaria nº 33 de 07/06/2017 que agiliza o transporte de veículos. Em suas justificativas a RFB considera a necessidade de dar maior agilidade e segurança nos despachos aduaneiros de importação de automóveis de passageiros novos classificados na posição NCM 87.03 e dos automóveis novos para transporte de mercadorias classificados na posição NCM 87.04, processados na Delegacia da Receita Federal do Brasil de Uruguaiana, assim como tem em conta a forma de transporte de automóveis novos que se dá em caminhões "cegonheiras", possibilitando facilidade na verificação física.

Em essência a novidade é que os transportadores poderão ter seus despachos aduaneiros processados com entrega antecipada. Quando a carga chegar, os documentos já estarão apresentados, assim como o canal de parametrização. A medida reduz o tempo de permanência dos caminhões no recinto alfandegado de Uruguaiana.

Segurança no Porto Seco

A Polícia Rodoviária Federal de Uruguaiana está auxiliando na segurança dos acessos e imediações do Porto Seco da cidade. Viaturas tem sido deslocadas à região para prevenir furtos nos caminhões, sobretudo no período do final da tarde. A atuação da PRF contribui para a movimentação segura dos veículos e de pessoas, e atende ao pleito da ABTI para todas as instâncias da segurança pública para que o Transporte Internacional que converge à cidade tenha suporte neste local.

AFIP retém mais de 100 caminhões em fronteiras

ABTI gestiona em Buenos Aires e libera veículos

Sede da AFIP em Buenos Aires

Uma decisão intempestiva da AFIP - Administración Federal de Ingresos Públicos resultou na retenção de mais de 100 caminhões brasileiros em diferentes passagens de fronteira entre Brasil e Argentina. Houve o caso de um veículo na região de Mendoza que ficou parado por mais de 45 dias, com grandes prejuízos à empresa de transporte. Foram exigidos seguros de caução, sem previsão legal, para liberar caminhões e cargas.

O problema surgiu na sucursal AFIP de Mendoza, onde se decidiu pela retenção de caminhões ou cargas diante de situações em que havia impostos em suspenso relacionados ao embarcador. Após esta sucursal lançar tal procedimento no sistema interno de aduanas do país, a prática se espalhou pelas fronteiras. Gladys Vinci, gerente executiva foi a Mendoza para conhecer as razões destas medidas e verificar a situação de caminhões de empresas associadas. À medida que o problema ganhou dimensões nacionais, a Associação gestionou uma audiência na sede da AFIP em Buenos Aires. Ao mesmo tempo solicitou suporte do Itamaraty.

Em 29 de maio, Gladys Vinci, acompanhada de Leandro Teixeira, secretário da Embaixada do Brasil em Buenos Aires, teve audiência com o subdiretor de Operações das Aduanas de Interior, Jorge Jiménez Kockar, na sede da AFIP. Do ponto de vista macroeconômico, os representantes do Brasil destacaram que a situação criada nas fronteiras ia de encontro do estímulo do comércio e do Acordo de Facilitação do Comércio, recentemente assinado também por Brasil e Argentina, junto à Organização Mundial do Comércio-OMC. Vinci frisou que a retenção de veículos e cargas e suspensões de empresas foram consequência de alertas aduaneiros, em ações discrepantes às previsões legais.

A ABTI exortou que as fronteiras devem operar com responsabilidade e seriedade, respeitando o marco legal. O subdiretor, ao mesmo tempo que reconheceu os erros nas formalidades de interdição, solicitou os processos apontados pela Entidade, para emitir um parecer em cada um dos casos. Os retornos foram encaminhados à Embaixada do Brasil que havia pedido agilidade na solução, pois as empresas estavam acumulando prejuízos irrecuperáveis. O secretário Leandro Teixeira propôs ainda um possível acordo binacional para que as aduanas atuem com agilidade, como forma de incremento do comércio entre os países.

Também foi pauta do encontro a questão sobre as multas aplicadas pela *Comisión Nacional de Regulación del Transporte – CNRT*.O secretário da Embaixada solicitou um status sobre a situação e comprometeu-se a auxiliar o setor no que se refere à agilização dos procedimentos fronteiriços.

O episódio terminou resolvido e os caminhões foram liberados, mas o assunto, em sua globalidade, ainda não resultou num posicionamento formal da AFIP que possa evitar novos eventos desta natureza.

Em Mendoza foi o início do problema com a AFIP.

Reuniões bilaterais encaminham soluções para o Transporte Internacional

Num período de 15 dias ocorreram três reuniões bilaterais em sequência: com Argentina, Paraguai e Bolívia. Tais encontros são importantes mecanismos de ajuste dos procedimentos dos países, sendo um dos modelos de diálogo preconizados pelo ATIT. No rallye dos três eventos a ABTI esteve presente com seu corpo diretivo, dando suporte aos seus associados. Diversos problemas inquietantes tiveram desfecho ao longo das reuniões, reafirmando a importância do protagonismo da Associação nestes eventos.

Reunião com Argentina atrai transportadores

Curitiba sediou a reunião bilateral com a Argentina dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, nos dias 30 e 31 de março. A ABTI esteve representada no encontro por seu presidente, Francisco Cardoso, os diretores Jorge Lanzanova, Fernando Cordenonsi, Juan Carlos Castro Pastor e Osni Roman, e a gerente executiva, Gladys Vinci. Representantes das empresas associadas Transrodut, Atrhol, BBM Logística, Transportes Menegazzi, Álamo Logística, ABC Cargas e Froli Transportes também marcaram presença na reunião, cujas pendências traziam inquietação ao setor.

A exigência argentina do pagamento de multas aplicadas a transportadoras brasileiras, como condição para aceitar novos registros de frota, foi um problema resolvido através da ameaça de que, pelo conceito de reciprocidade, tratamento idêntico seria dado às empresas argentinas no Brasil, pois as pendências com multas também existem no país.

Outra definição importante foi o estabelecimento de um pré-acordo para que as empresas possam contratar seguros em qualquer país, de acordo com as melhores ofertas do mercado.

Caíram as exigências da Vialidad (organismo de trânsito) de que semirreboques deveriam contar com equipamentos de sinalização exigidos especificamente na Argentina, devendo prevalecer a legislação do país de origem do veículo. Desta forma os caminhões brasileiros não terão de instalar determinadas faixas refletivas e o uso das "três marias" ou "olhos de gato" preconizados na legislação argentina.

Restou pendente o problema do transporte de funcionários da SENASA, entre Libres e Uruguaiana, para que os mesmos realizem a fiscalização, fato que se dá por falta de meios no órgão argentino.

Durante o evento Francisco Cardoso destacou que o transporte necessita de soluções, para que ambos os países saiam do estancamento em que se encontram. "O Mercosul precisa acontecer, não há mais espaço para assimetrias", concluiu o presidente.

Brasil e Paraguai harmonizam base de dados

Foz do Iguaçu/PR, o principal porto de entrada para o Paraguai, sediou a reunião bilateral dos países nos dias 06 e 07 de abril. A ABTI participou do evento com seu diretor Jorge Lanzanova e Gladys Vinci, gerente executiva. As empresas associadas Atrhol, Inlog e Multilog, e o presidente do Sindicato dos Transportadores de Foz do Iguaçu e Região - Sindifoz, Celso Antonio Gallegario, também estiveram presentes pelo setor privado.

Dentre as deliberações da reunião destacou-se o estabelecimento de intercâmbio de informações para harmonizar os bancos de dados dos dois países, permitindo uma uniformização sobre empresas habilitadas e não habilitadas. A exemplo de problema idêntico ocorrido com a Argentina, foi assumida uma revisão do tratamento dado a empresas que tenham multas em trâmite, assegurando a continuidade das operações no Paraguai.

O transporte de produtos perigosos suscitou duas decisões: por um lado a delegação brasileira enfatizou a necessidade dos caminhões de transporte de produtos perigosos do Paraguai cumprir as exigências da legislação brasileira.

Por outro lado, o Paraguai foi instado a admitir que a Resolução 371/07, sobre o transporte de produtos perigosos, tem efeitos exclusivos no transporte interno do país, sendo que o transporte internacional é regrado pelo ATIT. Houve episódios de retenção desnecessária de carrocerias sider no Paraguai que transportavam produtos agroquímicos. O assunto foi resolvido com presteza por José Luis Vernozza, diretor do DINATRAN, órgão nacional de trânsito do Paraguai.

Após três anos, Bolívia volta ao diálogo

Após três anos sem reunião, Brasil e Bolívia se reuniram nos dias 12 e 13 de abril, em Santa Cruz de La Sierra/Bolívia. Ainda que o encontro tenha tido um significado de reaproximação do país andino com o Mercosul, houve momentos controvertidos, pois a delegação boliviana não desejava a presença de empresários e entidades na reunião, o que restou resolvido. A ABTI participou com suas associadas Athrol e TNT Mercúrio, e através de sua gerente executiva, Gladys Vinci.

O encontro serviu para reafirmar e estabelecer-se que pesos e medidas, e o trânsito de produtos perigosos, devem observar o ATIT, que não vinha sendo cumprido, ainda que a Bolívia seja um dos signatários.

Outra solução alcançada com a Bolívia foi para que motoristas profissionais possam entrar no país mais do que duas vezes por ano, visto que as leis de imigração do país preveem esta limitação a turistas e demais pessoas que ingressam no país.

A partir de agora os transportadores também estão dispensados de apresentar cópia autenticada dos seguros, que vinham sendo exigidas no ingresso.

"O Mercosul avançou muito pouco quanto à agilização de fronteiras e a burocracia"

Ricardo Fustagno – presidente da CAPATIT

Ricardo Fustagno assumiu a presidência da CAPATIT - Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestre em 2012. Atualmente encontra-se em seu terceiro mandato. Fustagno é diretor da empresa Nuestra Señora de la Asunción, que atua no transporte internacional de cargas e passageiros, com matriz em Assunção/PY.

A CAPATIT foi fundada em 15 de fevereiro de 1991. Atualmente conta com 22 empresas associadas, que atuam nos segmentos de carga e passageiros. Em seu papel de representação setorial, a Câmara é sócia da Federación de la Producción, la Industria y el Comercio – FEPRINCO, da Camara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay – CNCSP, da Camara Interamericana de Transporte – CIT, da Secretaria Nacional de Turismo – SENATUR e é membro na mesa de Hospitalidad del Servicio Nacional de Promoción Profesional – SNPP.

Cenário do Transporte - O ATIT corresponde às necessidades dos transportadores de seu País?

Ricardo Fustagno - De um modo geral, como normativa básica é uma ferramenta útil, mas pela dinâmica que envolve o transporte terrestre, é necessário o acompanhamento e as atualizações permanentes por parte dos países membros.

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

R - A aplicação e o acompanhamento na implementação dos últimos avanços em tecnologia, assim como controles e diminuição de custos e a modernização da frota.

P - Os transportadores paraguaios mantêm boa interlocução com o governo de seu País?

R - Atualmente a relação governo – setor privado é permanente, de consulta e muito participativa. Cabe mencionar que o setor privado tem um representante no Conselho da Dinatran (organismo nacional de trânsito).

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

R - Quanto ao transporte de cargas, a capacidade de armazenamento é superada pelos estrangeiros. Já no transporte de passageiros, o Paraguai se encontra em condições iguais aos demais países do Mercosul.

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

R - Tanto para o segmento de cargas como de passageiros, a falta de segurança nas rodovias dentro do território brasileiro se tornou uma dificuldade importante. A excessiva demora no sistema aduaneiro de fronteira, muitas greves que afetam a operação do transporte de cargas, também são problemas verificados no Brasil.

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

R - Encontramos boa receptividade das autoridades brasileiras dentro das reuniões do Mercosul como nas bilaterais.

P - O Condesul está cumprindo adequadamente seu papel?

R - Falta continuidade e melhor comunicação e protagonismo das associações membros do Condesul.

P - E o SGT-5 do Mercosul?

R - Em geral o trabalho realizado é muito importante, mas se deve buscar que as assimetrias ainda existentes entre os países membros do SGT-5 Transporte e Infraestrutura sejam cada vez menores.

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

"a falta de segurança nas rodovias dentro do território brasileiro se tornou uma dificuldade importante"

R - Nós promovemos um acompanhamento permanente diante das autoridades nacionais (Aduana, Porto, Ministério de RREE, Dinatran). Temos presença nas reuniões internacionais do SGT-5, Art. 16 da ATIT e as reuniões bilaterais.

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

R - Avançamos muito pouco quanto à agilização de fronteiras e a burocracia existente.

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

R - Precisamos de reuniões mais frequentes, fluidez na troca de informações e permanente contato com os diretores e representantes de ambas Associações.

"A equipe do Porto Seco Rodoviário tem trabalhado com muito empenho para o aprimoramento e a agilização dos trâmites aduaneiros"

Claudio Montano - Delegado da Receita Federal em Uruguaiana

O auditor-fiscal da Receita Federal do Brasil, Claudio Afonso Jaureguy Montano, é natural de Porto Alegre/RS, tendo residido toda a sua infância e grande parte da adolescência em Uruguaiana, onde cursou o ensino fundamental e médio.

Graduado em Administração de Empresas, Ciências Contábeis e Ciências Jurídicas e Sociais pela PUC/RS, ingressou na Receita Federal em 1979, no cargo de Auxiliar de Vigilância e Repressão, mais tarde passando para o cargo de Auxiliar de Controle de Cargas, função que exerceu até 1984.

Em 1985 foi aprovado no concurso público para Técnico do Tesouro Nacional, cargo que exerceu até o ano de 1995 quando foi aprovado no concurso público de Auditor Fiscal de Contribuições Previdenciárias. Na Previdência Social trabalhou em várias áreas, exercendo função de lançamento de contribuições previdenciárias, Chefe do Serviço de Análise de Defesas e Recursos e Chefe do Serviço de Fiscalização.

Retornou à Receita Federal no início do ano de 2007 com a unificação dos fiscos fazendários e previdenciários. Na Delegacia de Receita Federal em Uruguaiana foi lotado no Serviço de Fiscalização onde assumiu a chefia; em 2010 foi nomeado para o cargo de Delegado Adjunto. No final de 2015 foi nomeado delegado da Receita Federal em Uruguaiana, cargo em que permanece até hoje.

Cenário do Transporte - A infraestrutura, meios e pessoal da RFB na jurisdição de Uruguaiana são condizentes com as suas atribuições e necessidades para um bom atendimento?

Claudio Montano - Em que pese dispormos de um efetivo de servidores bem aquém do ideal, podemos afirmar que a unidade dispõe de um corpo funcional altamente qualificado e comprometido, condição imprescindível para que a Receita Federal continue a cumprir a sua Missão Institucional, principalmente na área do Comércio Exterior. No Centro de Atendimento ao Contribuinte - CAC contamos com servidores treinados para o atendimento, tanto na forma presencial quanto no Autoatendimento Orientado. Para comodidade dos servidores e público em geral, temos uma estrutura física e mobiliária em perfeitas condições. Na área de TI, dispomos de equipamentos de última geração que permite agregar agilidade e qualidade aos serviços prestados aos usuários internos e externos.

P - Quantos funcionários têm a RFB em Uruguaiana, e deste quadro, quantos trabalham na fiscalização?

R - A jurisdição da Delegacia da Receita Federal em Uruguaiana dispõe no seu quadro um total de 156 servidores, sendo 51 Auditores Fiscais, 66 Analistas Tributários, 27 Servidores Administrativos e 12 Estagiários, sendo que 17 servidores estão diretamente vinculados à área de fiscalização e arrecadação de tributos internos e 88 servidores lotados nos Serviços Aduaneiros, compreendendo o Serviço de Despacho Aduaneiro – Sedad e o Serviço de Administração Aduaneira – Seana. Esta lotação ainda não é a ideal. Entendo que há a necessidade de contratação de mais servidores para que se atenda satisfatoriamente a demanda do Serviço de Administração Aduaneira, que é responsável por dois

recintos bastante sensíveis; trata-se da Aduana de Controle Integrado – ACI Uruguaiana Paso de Los Libres, onde ocorre um intenso fluxo de veículos, turistas e moradores de cidades fronteiriças e também do Terminal Aduaneiro da BR 290, recinto responsável pelos procedimentos de abertura e fechamento de Trânsitos Aduaneiros para dentro e fora do país, e também pelo controle de Trânsito Aduaneiro Simplificado – TAS entre o Porto Seco Rodoviário e o Terminal Aduaneiro da BR 290.

P - Os meios disponíveis em São Borja, Itaqui e Quaraí refletem a demanda destas localidades?

R - A Inspetoria de São Borja possui um prédio administrativo razoável, oferecendo comodidade ao público externo e aos servidores. Algumas obras de melhorias, necessárias e úteis, já foram realizadas; outras mais arrojadas encontram-se em fase inicial, podemos citar o projeto de remodelação do prédio administrativo de acordo com os padrões modernos da RFB. Quanto às estruturas do Recinto Alfandegado do Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé, onde ocorrem operações de trânsito de turistas e veículos procedentes e ou destinados ao exterior, e despachos de mercadorias de importação e exportação, de forma geral, oferecem boas condições para o desempenho das atividades aduaneiras. Existem algumas demandas de melhorias, como aquisição de um aparelho de inspeção não invasiva de cargas e veículos (scanner) e também para aquisição de balanças para bagagem de bens e viajantes e para pesagem de mercadorias e pequenos volumes.
Na jurisdição da Inspetoria de Itaqui, onde está localizado o Recinto Alfandegado do Porto de Itaqui, é uma área onde o trânsito aduaneiro de veículos

RFB - Uruguaiana

e pessoas é realizado por balsa, devido à ausência de uma ponte ligando a cidade de Itaqui à cidade de Alvear, na Argentina. O serviço do Porto está sob administração da Receita Federal; algumas melhorias estão em execução, como a obra de acessibilidade no setor de conferência de bagagens, com rampas para cadeirantes e novos banheiros. As instalações foram melhoradas, com novas divisórias que impossibilitam o acesso de pessoas não autorizadas. Recentemente foi concluída a obra da área para verificação física de mercadorias que se encontra em boas condições. Existem outras melhorias a serem realizadas, como instalação de uma balança, scanner e câmeras de monitoramento, melhoria na cerca de proteção da área ao redor do Porto.

> *"O programa OEA vai oferecer vantagens que poderão facilitar o mercado"*

Na Inspetoria da Receita Federal em Quaraí, o prédio administrativo de atendimento ao público possui uma estrutura antiga apresentando alguns problemas, sendo que o prédio necessita de uma reforma geral; o projeto de execução se encontra em andamento. A área da Aduana de Controle Integrado (ACI) turismo localizada no lado brasileiro foi reformada recentemente e possui uma boa estrutura nas instalações. As atividades relativas ao controle de carga e aos despachos de importação e exportação são realizadas na ACI de Artigas, no lado uruguaio, onde existe uma sala com equipamentos suficientes para o trabalho da Receita Federal, estando adequado ao controle de cargas, porém não possui nenhum tipo de local para verificação física das mercadorias.

P - O conjunto de órgãos intervenientes de Brasil e Argentina dialoga e propugna visões semelhantes a respeito do atendimento do transporte rodoviário de cargas?

R - São realizadas reuniões anuais, tanto em nível local, como reuniões bilaterais para tratar de assuntos diretamente ligados aos controles integrados, procurando sempre harmonizar procedimentos de forma a facilitar o trânsito de veículos e turistas e o Comércio Exterior, sempre alinhados com a legislação vigente nos dois países.

P - Entrou em vigor no dia 22 de fevereiro o Acordo de Facilitação de Comércio (AFC) articulado pela Organização Mundial do Comércio (OMC). Os países membros do Mercosul são signatários do AFC, que prevê simplificações como guichês únicos, aceitação de cópias, uso de padrões internacionais, proibição da inspeção pré-embarque (em importações) e proibição da intervenção obrigatória de Despachantes Aduaneiros. Como o Sr. analisa estas proposições, dentro da realidade hoje vigente na fronteira Brasil – Argentina?

R - Entendo que ocorrerá uma mudança muito acentuada nos procedimentos adotados no Comércio Exterior. Hoje, a maioria dos procedimentos exige uma absorção de maior quantitativo de mão de obra. Com a implantação das novas medidas,

que visam agilizar e reduzir custos, a tendência é que haja a necessidade de um menor quantitativo de mão de obra, porém com maior qualificação. Quanto ao reflexo direto das medidas adotadas, creio que vão proporcionar mais transparência na relação entre os operadores do Comércio Exterior, bem como redução dos efeitos burocráticos, dando maior agilidade para as importações e exportações.

P - O MDIC iniciou a implantação do novo Siscomex (Portal Único do Comércio Exterior) com simplificações que visam reduzir em 40% o tempo das operações de exportação. Em Uruguaiana que ganhos podem ser estimados?

R - A nível local, acredito que vai atender aos anseios de grande maioria dos importadores, exportadores e profissionais da área de despacho aduaneiro, especialmente quanto à agilidade e flexibilidade nas operações do Comércio Exterior. Vai permitir que as empresas, a partir de uma única janela, possam realizar a anexação de documentos digitalizados, viabilizando o compartilhamento por parte de todos os operadores do sistema de forma ágil e simplificada, proporcionando redução de custos, segurança nas informações, garantidas pela utilização do certificado digital, resultando um ganho para todos os interessados.

P - O Programa OEA vai otimizar meios e acelerar os trâmites aduaneiros?

R - O programa vai oferecer vantagens que poderão facilitar o mercado, através de processos mais rápidos e menos burocráticos, acompanhados da redução de custos e do percentual de cargas selecionadas para os canais vermelho

e amarelo. Outra grande vantagem concedida pelo OEA é o reconhecimento mútuo, permitindo que o operador no Brasil possa usufruir dos mesmos benefícios previstos em outros países. Entre outras vantagens do OEA, podemos destacar: melhoria nos controles aduaneiros; obter mais resultados em menos tempo, com menor custo; aumento da segurança nas operações do comércio exterior; melhorar a imagem e a credibilidade do país nas relações comerciais com outros países; atrair investimentos; evitar a superlotação dos recintos aduaneiros.

P - As estatísticas evidenciam uma contínua redução média dos tempos de permanência dos caminhões em Uruguaiana. O que mais pode ser feito para diminuir ainda mais estas transposições de fronteira?

R - A equipe do Porto Seco Rodoviário tem trabalhado com muito empenho para o aprimoramento e a agilização dos trâmites aduaneiros com intuito de minimizar queixas por parte do setor privado, que frequentemente aponta a RFB como responsável pelo atraso no desembaraço das mercadorias. Com a implantação do projeto de Aprimoramento da Seleção Parametrizada, houve uma grande melhoria na eficácia da seleção das declarações de Importação e consequentemente a redução da média de tempos de permanência das cargas no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana. O sucesso do projeto fez com que a SRRF 10ª RF, implantasse três Polos de Gerenciamento de Risco Aduaneiro, sendo que a DRF Uruguaiana ficou responsável pelo maior polo que engloba dez unidades de fronteiras, (DRF Uruguaiana, IRF Bagé, IRF Chuí, IRF Itaqui, IRF Jaguarão, IRF Porto Mauá, IRF Porto Xavier, IRF Quaraí, IRF Santana do Livramento e IRF São Borja). Com o aprimoramento dos parâmetros de Gerenciamento de Risco, teremos condições de diminuir a média de parametrização de canal vermelho, dando mais agilidade no desembaraço das cargas que passam pelas unidades pertencentes ao polo gerenciado pela DRF Uruguaiana.

P - Os transportadores, por vezes, se ressentem de informações que a Receita Federal disponibiliza aos embarcadores e seus despachantes. O que pode ser feito para tornar esta comunicação mais acessível ao transporte?

R - A equipe de Despacho Aduaneiro está sempre preocupada em prestar um bom atendimento aos intervenientes, sejam eles representantes dos despachantes aduaneiros, transportadores, importadores ou exportadores que buscam informações sobre a correta aplicação da legislação aduaneira, bem como sobre o andamento dos despachos. Atualmente este canal de comunicação se dá por e-mail, sendo o interessado atendido através de um balcão de atendimento. Podemos garantir que em breve será disponibilizada uma sala privativa para dar mais comodidade aos intervenientes que precisam ser atendidos pela equipe de Despacho Aduaneiro.

Porto Mauá busca espaço como passagem de fronteira

São poucas as fronteiras do Mercosul que são ocupadas por grandes cidades. A lógica histórica estabeleceu rotas que o tempo consagrou, tendo contribuído até mesmo para o desenvolvimento de municípios como Foz do Iguaçu, Uruguaiana e São Borja no Brasil.

Outro aspecto importante na definição dos limites geográficos de cada país da América do Sul foram os rios, que na maioria das situações serviram de referências naturais para o estabelecimento dos territórios. Desta forma, as pontes tornaram-se referência de integração entre os países, facilitando o trânsito de pessoas e veículos.

Nas comunidades fronteiriças sem pontes, a integração também acontece, mas de maneira mais lenta e precária, suportada por serviços de balsas. A pequena cidade de Porto Mauá, às margens do rio Uruguai, na região Noroeste do Rio Grande do Sul, apoiada por um grande número de municípios posicionados sob a influência econômica da cidade polo de Santa Rosa, está apostando numa estratégica visão logística de que é um caminho importante para o norte da Argentina e para o Paraguai.

A inspiração surgiu com o crescente fluxo de turistas que utiliza este porto para visitar os países vizinhos. As estatísticas apontam que depois de Uruguaiana, Porto Mauá detém a segunda maior movimentação de pessoas no Rio Grande do Sul. Se do lado

brasileiro o polo econômico regional tem Santa Rosa como centro, na Argentina a cidade de Posadas cumpre tal papel, tendo como espelho, do outro lado do rio Paraná, a cidade de Encarnación, no Paraguai.

O porto alfandegado

O município de Porto Mauá, de 2.802 habitantes, foi homologado porto alfandegado em 12 de setembro de 2011. Começou aí o trabalho do poder público municipal para atrair o transporte rodoviário internacional de cargas para esta rota. A prefeitura fez os investimentos em infraestrutura, aterrando uma área com capacidade para 50 caminhões. O recinto foi cercado, dotado de balança digital de 80 ton, iluminação, monitoramento por câmeras, área de apoio para os motoristas e internet sem fio. O valor investido é de aproximadamente R$ 2 milhões. A área pode ser expandida, se for necessário.

Ao lado do recinto está o prédio que vai abrigar a Receita Federal e demais órgãos anuentes.

O movimento de caminhões na cidade custou a acontecer. Em 2015 foram apenas 22. Em 2016 as coisas começaram a acontecer. Quase 150 caminhões por mês passaram a usar esta transposição. E 2017 iniciou auspicioso, com uma média de 300 veículos/mês.

Um estratégico trabalho de contatos com embarcadores e transportadores vem sendo feito pela prefeitura, através de Cleofas Moser, secretário do Desenvolvimento Econômico e Relações Internacionais, que tem apregoado as vantagens de Porto Mauá, que são sintetizadas no conceito de que "agilidade é a nossa marca".

Cleofas Moser, secretário do Desenvolvimento Econômico e Relações Internacionais

Nesta cidade, apesar da travessia ser feita por balsa, os caminhões gastam em média 4 a 5 horas para realizar todos os trâmites e reiniciar a viagem já na Argentina. Quando em canal vermelho, as verificações são feitas, na média, em tempo inferior a uma hora. "As empresas testaram o porto e aprovaram" diz ele, citando marcas como a Toyota, John Deere, AGCO, GM, Fiat, VW e Iveco.

Moser explica os motivos pelos quais prospera a atividade neste pequeno porto: "a macrorregião onde Porto Mauá esta inserido, tem a necessidade e demanda para um porto alfandegado. Num raio de 40 km desta aduana, estão as plantas das duas maiores montadoras de máquinas agrícolas da América Latina. A região ainda é o segundo polo metal mecânico e segundo polo moveleiro do Rio Grande do Sul."

O secretário assinala que a despeito da evolução do movimento, atualmente o porto opera apenas 25% de sua capacidade, tanto no espaço físico do recinto, bem como na capacidade de transposição em balsa. Moser lamenta que o porto não pode receber caminhões cegonha, pois as carretas são muito baixas, arrastando a traseira do semirreboque quando acessam a balsa.

Trabalho conjunto Receita Federal e Prefeitura

Um aspecto importante para o sucesso do trabalho de atração do transporte de cargas para Porto Mauá está no múltiplo diálogo e cooperação entre as instituições envolvidas, sobretudo Receita e Prefeitura. O secretário Moser explica que a municipalidade proporciona os meios, faz a manutenção do recinto, limpeza e segurança, sem visar lucro. A diária no recinto é de R$ 20,00. A tarifa da balsa (operador privado) é de R$ 115,00.

Gerson Luiz Graef, inspetor Chefe da Receita Federal em Porto Mauá, destaca a importância da prefeitura administrar o recinto alfandegado, pois desta forma a Receita se atém à atividade de fiscalização. "O convênio Receita

Gerson Luiz Graef, inspetor Chefe da Receita Federal

– Prefeitura viabiliza nossa atividade", sentencia ele. A RFB conta com cinco colaboradores na cidade: três analistas, um assistente administrativo e um auditor. Graef reconhece que o recinto ganhou espaço a partir do ano passado, com o trabalho de divulgação da municipalidade. Ao comparar o volume de atividade com Porto Xavier, município em circunstâncias idênticas à Porto Mauá, onde a transposição também é por balsas, ele verifica que a quantidade de caminhões ainda é maior na cidade vizinha, mas em termos de valor das cargas, a Porto Mauá já está à frente. O inspetor chefe observa que há um forte ânimo na comunidade em

Prefeito de Porto Mauá, Leocir Weis

torno do porto alfandegado. Ele destaca a potencialidade econômica da região como um fator que justifica a motivação da cidade, e sintetiza que a agilidade é o aspecto mais forte do recinto.

O prefeito de Porto Mauá, Leocir Weiss, destaca que as empresas da cidade acreditam na proposta de atrair o transporte

Prédio da futura Aduana Integrada, em Porto Mauá

de cargas para a cidade, mesmo que o processo de mobilização seja muito recente. "Recebemos muito bem os caminhoneiros e temos um ótimo relacionamento com a Receita Federal" resume ele, como motivos do sucesso desta iniciativa. O prefeito vislumbra que a atividade deverá atrair geração de riquezas na cidade, com empreendimentos na área de prestação de serviços e manutenção de veículos ao longo da rodovia de acesso à cidade. "Inspiramo-nos em Uruguaiana como referência das potencialidades que devemos desenvolver aqui", assinala Weiss.

Junto com o secretário do Desenvolvimento Econômico, o prefeito adiantou que um dos projetos de Porto Mauá é a aquisição de uma área para a implantação de um centro logístico, que será oferecido às empresas de transporte com incentivos fiscais. O foco é a geração de empregos, que já se iniciou com a presença de despachantes aduaneiros na cidade. Segundo o secretário Moser, existem empresas interessadas em constituir bases operacionais no município.

Aduana Integrada

A disposição de converter Porto Mauá num ponto preferencial de transposição de fronteiras para o transporte de cargas é evidente. Num esforço combinado com as autoridades argentinas, o porto está prestes a dar início a uma aduana integrada, a primeira em transposições sem ponte. As autoridades argentinas ligadas à AFIP desta região já confirmaram sua disposição em trasladar suas instalações para o lado brasileiro.

Quatro salas foram destinadas aos organismos argentinos, e outras quatro serão para as autoridades brasileiras. Gerson Graef, inspetor chefe da RFB em Porto Mauá, assinala que a integração traz também como evolução o atendimento de exportações e importações, pois atualmente os despachos são apenas de exportações brasileiras, por falta de estrutura do lado argentino. Ele explica que as operações conjuntas passarão por uma fase piloto, pelo prazo de 90 dias. Acrescenta que os organismos federais dos dois países não terão de fazer investimentos, pois a prefeitura de Porto Mauá está fazendo os investimentos demandados. As instalações estão prontas e disponíveis.

Empresas destacam atendimento

Recinto alfandegado

A Veloce presentemente é a transportadora que mais utiliza o passo de fronteira de Porto Mauá. Segundo Mauir Chaves, gerente de Transporte Internacional, as necessidades e sugestões dos clientes são determinantes do porto alfandegado a ser utilizado. Alguns clientes da Veloce, instados pela administração municipal da cidade, optaram por testar a passagem por Porto Mauá, tendo aprovado a opção. Chaves assinala que o atendimento tem sido excepcional, o que também se explica pelo movimento menor do porto, viabilizando que até mesmo os casos de canal amarelo e vermelho sejam atendidos com mais celeridade. "É um porto pequeno, onde o atendimento é mais pessoal e muito cordial, tanto por parte das autoridades brasileiras como das argentinas", avalia o gerente. Ele pondera que a passagem através de Porto Mauá implica em percursos mais longos, mas tais despesas são compensadas pela segurança e transparência do processamento de alfândega quanto ao tempo de transposição. A possibilidade da construção de uma ponte nesta localidade é vista como muito positiva por ele, pois além de aumentar a oferta de opções de passagem em qualquer condição meteorológica para o transporte rodoviário, poderá se constituir numa alternativa de ingresso ao Paraguai através de uma cidade menos movimentada que Foz do Iguaçu/PR.

Área de inspeção de cargas

A Atrhol-Agência e Transportes Horizontina, cuja matriz está localizada em Horizontina, na Grande Santa Rosa, também aprova o emprego deste passo de fronteira. "É um dos melhores portos de se usar para caminhões normais (cegonheiros não conseguem acessar à balsa) devido à rapidez do atendimento" declara Martin Lledias, gerente corporativo, assinalando que os caminhões sempre são liberados no mesmo dia. Para ele esta agilidade também se explica pelo bom atendimento das autoridades, "até mesmo no episódio da recente greve da RFB havia uma compensação, pois Porto Mauá se constituiu numa alternativa a Foz do Iguaçu, tendo em vista o movimento menor da localidade". A localização da unidade da transportadora em Horizontina, além do benefício do menor tempo em terminal alfandegado, torna o porto mais econômico para as operações da Atrhol.

Área de apoio para os motoristas

A luta pela construção de uma ponte

Muito além da intensa mobilização de Porto Mauá para se tornar uma nova referência como ponto de transposição de fronteiras, está o objetivo de se conquistar a decisão da construção de uma ponte internacional ligando a cidade a Alba Pose, na Argentina. Diversas entidades associativas dos municípios, tanto do lado argentino como do brasileiro, e mesmo uma associação supranacional, a BRIPAM (veja box nesta reportagem), estão trabalhando politicamente para que seja construída uma ponte neste ponto entre os dois países.

Os organismos regionais interpretam que Porto Mauá/Alba Pose estão no ponto certo para o estabelecimento de uma rota rodoviária denominada de corredor econômico ligando a região Noroeste do Rio Grande do Sul, tendo a cidade de Santa Rosa como referência maior, e a província de Misiones, na Argentina, cuja cidade referência é Posadas. Mais do que uma ligação rodoviária, as autoridades regionais enxergam complementariedade nas economias locais, assim como acrescentam a ligação com o Paraguai, na cidade de Encarnación, como mais um importante motivo para dar curso a este projeto. A ligação entre Santa Rosa e Posadas se dá num percurso de 160 quilômetros.

Airton Bertol da Silva, presidente da Fundação Pró-Ponte

A construção da ponte é uma ambição antiga, que se oficializa há 20 anos através da criação da Fundação Pró-Construção da Ponte Internacional Alba Pose/Porto Mauá, com sede em Santa Rosa/RS, e presidida por Airton Bertol da Silva. Ele vai ainda mais longe: "desde 1959 pensam na possibilidade de construí-la". Segundo Bertol, em Oberá/AR, na província de Misiones, existe a Fundação Zonacentro, com igual objetivo. O presidente da entidade explica que desde 2000 Brasil e Argentina firmaram um acordo para desenvolver estudos para a construção de três pontes sobre o Rio Uruguai. Os estudos contratados pela Comissão Binacional criada para analisar estas possibilidades definiram uma ordem de prioridades: Porto Mauá figura em primeiro lugar, seguido de Porto Xavier, e por fim, a última ponte seria a de Itaqui.

A intenção inicial seria dar início aos processos de licitação/construção em Porto Mauá/Alba Pose ainda em 2017, mas os ânimos feneceram diante da falta de recursos.

Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico e Relações Internacionais de Porto Mauá, Cleofas Moser, o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico Ambiental, (EVTEA) registra que nem uma das três pontes discutidas por este projeto apresenta viabilidade econômica. Porém ele contesta levando em consideração o fluxo real de veículos hoje existente em Porto Mauá, que é o segundo porto com maior fluxo de turistas entre Brasil, Argentina e também de paraguaios que utilizam esta fronteira. "Apenas Uruguaiana apresenta fluxo maior do que Porto Mauá", acrescenta Moser.

Diante da ausência de recursos públicos, a Fundação está indo em busca de investidores privados. "A obra demanda US$ 44 milhões, e é a mais barata das três pontes, contando com um fluxo anual de 59 mil veículos" sustenta Bertol. A Fundação também especula a possibilidade de se construir a ponte através de uma PPP – Parceria Público-Privada, e o foco tem sido a viabilização mediante um pedágio acessível aos usuários.

O secretário Moser vai mais longe quando o assunto é a ponte internacional: "há um corredor para ligar o Rio Grande do Sul com o Paraguai e facilitar a entrada de grãos da produção paraguaia, todavia na questão ponte, o corredor a ser fomentado pelos investidores é a ligação com o porto de Antofagasta no Chile, e utilizar o Oceano Pacífico para escoar a produção para a Ásia.

Alinhando-se na questão da ponte internacional, Bertol resume que ela é uma prioridade estratégica para o desenvolvimento regional.

Associação supranacional engajada no objetivo

Além das duas entidades que especificamente trabalham para a viabilização da ponte em Porto Mauá, um espaço associativo bastante amplo se constituiu com a criação da BRIPAM – Bloco Regional dos Prefeitos, Intendentes do Mercosul, em 2012. A presidência da entidade é exercida em rodizio pelos países. Atualmente o bloco é liderado pelo Brasil, tendo como presidente Norton Matter, ex-prefeito de Senador Salgado Filho. Os municípios influentes no BRIPAM circunscrevem-se a esta região do norte da Argentina, sudeste do Paraguai e noroeste do Rio Grande do Sul, e regem seus interesses a partir de um eixo econômico regional.

Neste contexto novamente figura a ponte internacional Alba Pose/Porto Mauá como uma bandeira. Em 2016 a Diretoria do BRIPAM acompanhou uma missão oficial do Governo do RS em Buenos Aires/AR, quando foi reiterada a importância desta travessia.

Alternativa para escoar a soja do RS

A Prefeitura de Porto Mauá encomendou um estudo que investiga o impacto econômico da exportação de soja da região Noroeste do RS através do Porto de Santa Ana e de Posadas, em Posadas/AR.

Em 2016 a província de Misiones desenvolveu um programa para estimular a hidrovia Paraná-Paraguay, cujos rios em confluência passam pela cidade de Posadas, e em seu curso desemboca na bacia do Rio da Prata.

A hipótese econômica é de que a soja produzida no Noroeste gaúcho teria uma alternativa ao porto de Rio Grande. Em vez de percorrer 650 quilômetros no RS, para alcançar o porto gaúcho, numa distância de 160 quilômetros chegaria a porto Santa Ana, seguindo viagem em barcaças até um porto marítimo, e reduzindo o custo logístico desta commodity.

A visão da municipalidade de Porto Mauá é a maximização do uso de seu porto alfandegado, além do incremento do movimento de veículos, fato que também pode viabilizar o corredor logístico e o investimento na ponte internacional.

Rota marca por aspectos estratégicos na região

ABTI e ComJovem promovem Maio Amarelo

ABTI e ComJovem de Uruguaiana, em parceria com o Sest Senat, Polícia Rodoviária Federal e a Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana da cidade realizaram ação voltada à campanha Maio Amarelo no dia 18 de maio. O encontro, patrocinado pela Hoff Pneus, contou com a participação de transportadores, despachantes, representantes dos órgãos intervenientes e do setor privado.

O tema "Roubo de Cargas" foi abordado por Urlênio Cardoso, inspetor da PRF. O assunto traz grande inquietação ao setor: mais de 22 mil eventos deste tipo de crime foram registrados em 2016. Cardoso destacou a importância das empresas investirem no gerenciamento de riscos, pois se trata da medida mais efetiva para reduzir as possibilidades de roubos, além de ser efetiva no suporte à recuperação dos caminhões.

Christian Anderson Riger, instrutor do Sest Senat, deu prosseguimento à programação, versando sobre "A Importância da Direção Defensiva". Riger apresentou estatísticas de mortes causadas por infrações no trânsito. Segundo dados do seguro DPVAT no Brasil ocorrem, em média, 116 mortes por dia. "Além do conhecer as leis, é importante cumpri-las, numa conduta que só se conquista através da educação" sustentou o instrutor.

O evento foi encerrado por Lucas Weigner, instrutor técnico da Hoff, que orientou os presentes sobre Gerenciamento de Pneus. Foram explicadas as principais causas do desgaste de pneus. O alinhamento incorreto, controle de pressão inadequado, desenho de banda inadequado são fatores importantes, segundo ele. Weigner trouxe informações sobre tipo de pneus, quilometragem indicada para o rodízio, índice de carga e velocidade, aspectos que são relevantes para o melhor aproveitamento dos mesmos.

As atividades do Maio Amarelo foram realizadas na sede da Associação. Luiz Alberto Garcia, diretor Administrativo da ABTI, e Gladys Vinci, gerente executiva, conduziram o encontro, considerado de grande importância para a prevenção de acidentes de trânsito.

SETAL elege nova Diretoria

O Sindicato das Empresas de Transporte, Armazenagem e Logística da Fronteira Oeste - SETAL realizou eleições. Ederson Maas é o novo presidente, que ao assumir manifestou que a prioridade de sua gestão será buscar o desenvolvimento e crescimento do Sindicato junto às empresas do setor, tornando a Entidade referência no transporte. Maas é formado em Administração de Empresas, e é diretor da Transmaas, com sede em Uruguaiana.

O SETAL foi fundado em 31 de janeiro de 2006 com a finalidade de apoiar as empresas que atuam na área do comércio internacional, que são maioria nesta cidade e na região de sua abrangência, que inclui as cidades de Alegrete, Barra do Quaraí, Itaqui, Quaraí. Desde sua fundação o Sindicato foi presidido por Elísio Roberto Schmitz Junior.

Diretoria - mandato no biênio 2017-2019
Presidente: Ederson Vurvopolos Maas
Vice-Presidente: Rubem de Carvalho Maidana
Diretor Secretário: Nolar Vicente Sauer
Diretor Financeiro: Luiz Alberto Garcia dos Santos

Diretores
Joana Quadros Flores
Luiz Gizeria
Marcos Arthur Olibone Unamuzaga
Julio Dropp
João Ricardo da Silva Lima
Elísio Roberto Schmitz Júnior

Conselho Fiscal
Efetivos
Vera Lucia Guedes Maidana (**Presidente**)
Angelo Celito Maas
Alison Leandro Vay
Suplentes
João Oliveira Nunes
Fernando Sagrilo
Jacinto Ferreira da Silva

Delegados representantes na Fetransul
Efetivo: Ederson Vurvopolos Maas
Suplente: Rubem de Carvalho Maidana

Novos gestores em unidades Multilog

O Porto Seco Rodoviário de Foz do Iguaçu/PR, cuja concessão é da Multilog, passou a ser gerenciado por Francisco Augusto Silva Damilano, que anteriormente ocupava o mesmo cargo na unidade de Santana do Livramento/RS. No seu lugar assumiu como gerente de Operações Everson Martins, que antes desempenhava as funções de coordenador de Operações em Uruguaiana/RS.

ABTI propõe criação de Conselho para apoiar o Transporte Internacional em Uruguaiana

Em reunião realizada na sede da ABTI, em 19 de maio, a gerente executiva Gladys Vinci recebeu o vereador de Uruguaiana Elton Rocha, para discutir a criação de um Conselho de Comércio Exterior para dar encaminhamentos a assuntos de interesse dos operadores do setor, responsável pela geração de muitos empregos na região. No encontro também versaram sobre a importância do Ecoponto, local onde é feito o descarte de todos os tipos de pneus inservíveis, assim como a Associação enfatizou a necessidade de intensificação do policiamento ostensivo nos arredores do Porto Seco da cidade, reiterando a importância de se instalar um sistema de vigilância por câmeras para auxiliar na segurança do local.

Vinci salientou ao vereador que o objetivo da ABTI é trabalhar em conjunto com a cidade de Uruguaiana para buscar soluções que promovam o desenvolvimento do transporte e comércio exterior na fronteira oeste.

Atribuições do Conselho

I	apoiar a iniciativa privada no que diz respeito ao incremento de ações nas áreas do comércio exterior e de transporte internacional, na esfera municipal;
II	coordenar os recursos municipais, estaduais, federais e privados destinados à implantação do desenvolvimento econômico, tanto financeiro, como técnico e humano, dentro das áreas do comércio exterior e transporte internacional;
III	definir as áreas apropriadas para atuação do Conselho;
IV	definir plano estratégico na busca de incentivos para as atividades do Conselho;
V	estimular ações e projetos de ampliação das áreas do comércio exterior e do transporte internacional;
VI	dimensionar os recursos do município a serem investidos em cada projeto, observados os critérios fixados pelo Poder Executivo;
VII	indicar os projetos em condições de captar recursos, prover fontes da política de incentivos do município;
VIII	opinar sobre a concessão de estímulos fiscais a terceiros e outras vantagens de incentivos na área do comércio exterior e do transporte internacional;
IX	Trabalhar junto aos órgãos municipais, estaduais e federais para dirimir ações pontuais de entraves para o desenvolvimento das atividades de Comércio Exterior e Transporte Internacional;
X	Ser agente ativo para buscar que o Porto Seco de Uruguaiana seja o mais eficiente e com maior volume de negócios no país.

Simuladores de direção passam a qualificar motoristas profissionais em todo o Brasil

O SEST SENAT avançou na capacitação de profissionais do transporte. 60 simuladores de direção foram instalados nas unidades operacionais do Sistema, tendo como objetivo treinar mais de 50 mil motoristas nos próximos três anos. O emprego de simuladores de direção híbridos em cursos voltados a motoristas de cargas e de passageiros, torna os condutores mais completos e contribui para uma direção segura e eficiente.

A iniciativa vem ao encontro de prováveis medidas do Contran - Conselho Nacional de Trânsito de estender a obrigatoriedade do uso do simulador na formação de condutores de todas as categorias. Atualmente, ele apenas é obrigatório na formação de condutores que se habilitam na categoria B.

Os simuladores possibilitam criar situações que talvez o motorista não tenha passado, mesmo tendo bastante tempo de condução, e proporciona a vivência de inúmeras possibilidades que não seriam possíveis em um treinamento real. A proposta pedagógica dos cursos que utilizarão os simuladores permite acompanhar o desempenho e a evolução dos alunos em tempo real.

Segundo o diretor do SEST/SENAT de Santa Maria/RS, Gilberto Storgatto, os simuladores propiciam um grau muito bom de realidade virtual, que se assemelha em muito com a realidade vivida no dia a dia dos motoristas: "a simulação dos movimentos da cabine causam uma sensação de realidade muito boa, mesmo sendo de forma virtual. As sensações de velocidade, aceleração e frenagem, assim com o da força centrífuga em curvas, e a possibilidade de alterar o tipo de carga e centro de gravidade da carga, aumentam ainda mais esta realidade", descreve o executivo.

Ele atesta que os motoristas que estão frequentando os cursos, já regulares, expressam ao final do treinamento a satisfação de terem conseguido aprimorar o seu conhecimento em um simulador, pois num tempo não longo de treinamento/horas aula, desenvolvem uma série de habilidades de forma muito concentrada, que serão usadas com certeza no dia a dia na estrada. "Ao final dos cursos esta satisfação tem sido manifestada de forma verbal ou através das observações registradas na avaliação formal do curso", acrescenta Storgatto.

O diretor comenta que os simuladores do SEST/SENAT tem a possibilidade de configurar ambientes como o de transitar em rodovias com neve, situação muito vivenciada no transporte internacional na América, além de simular vários tipos de configuração de veículos, vários tipos de carga, centro de gravidade, tipo de piso da rodovia, fluxo de trânsito e intempéries de toda a ordem.

Simuladores são ambientes controlados

A principal mudança que tais equipamentos trazem ao treinamento é o desenvolvimento de técnicas de condução segura, econômica e diminuição de custos de operação, dentro de um ambien-

te que se pode controlar, medir, treinar e repetir quantas vezes for necessário. Antes dos simuladores era necessário rodar milhares de quilômetros, com equipamentos imobilizados para fim de treinamento, uma equipe grande de instrutores, e sobretudo sem poder simular todas as adversidades.

Gilberto Storgatto avalia que em sua unidade os depoimentos dos motoristas confirmam que os simuladores são uma ótima ferramenta de desenvolvimento de técnicas aprimoradas de condução de veículos comercias cada vez mais sofisticados, que demandam condutores cada vez mais capacitados, e os resultados até o momento não poderiam ser melhores.

Espaço ComJovem

ComJovem Uruguaiana define ações para 2017

A retomada das atividades da ComJovem Uruguaiana ocorreu em 15 de março, na ABTI. Os jovens empresários reuniram-se para definir o novo coordenador e estabelecer o plano de ações para o ano de 2017. A reunião contou com a participação de Gladys Vinci, gerente executiva da Associação.

Foi estabelecido que a partir deste ano os interessados em participar do grupo deverão associar-se à ABTI e NTC & Logística, sendo que a mensalidade terá um valor diferenciado, visando o crescimento e desenvolvimento das ações da comissão. Os participantes do encontro assumiram o compromisso de buscar novos integrantes para ampliar a iniciativa.

Durante a reunião foi proposto o nome de Ederson Maas, diretor da Transmaas Logística Internacional, como novo coordenador da Comissão. Gladys Vinci explicou que em novembro próximo haverá uma nova eleição da comissão, acompanhando as eleições da Diretoria da ABTI.

O coordenador destacou a importância de traçar objetivos e cumpri-los. Para 2017 estão previstas visitas técnicas, capacitações, seminários, cursos, produção de artigo técnico e ações de responsabilidade social.

COORDENADOR
Ederson Maas
VICE-COORDENADORES
Jonas Pinto
Angela Gromoski
João Batista Galarça
Gabriel Uhmann

INVESTIDORES COMJOVEM

Qbox SOLUÇÕES EM LOGISTICA INTERNACIONAL

TIPLER

HOFF

Atualização da legislação do transporte rodoviário de produtos perigosos e seus efeitos no transporte internacional

A partir de 17 de julho o transporte rodoviário de produtos perigosos deverá atender as novas exigências estabelecidas pelos anexos da Resolução ANTT nº 5.232, publicada em 16 de dezembro de 2016.

Ao todo são 969 páginas de conteúdos que tem por base a publicação da 18ª edição com algumas mudanças da 19ª edição do Regulamento de Transporte dos Produtos Perigosos das Nações Unidas (ONU).

A cada dois anos aproximadamente, a ONU publica uma nova edição do livro laranja, conhecido como "Orange book", trazendo as inovações, estudos e pesquisas nesse setor. Atualmente, está em vigor no Brasil a Resolução ANTT nº 420/04, cujo conteúdo tem por base a 11ª/12ª edições da ONU. Nesse contexto, a partir de julho, ocorrerá um avanço significativo de várias edições, requisitando, portanto, que as partes envolvidas na movimentação desse modal de transporte: Expedidores, Transportadores, Importadores, Exportadores, Fabricantes e a Fiscalização, realizem os ajustes necessários para adaptarem-se ao cumprimento das novas regras.

Dentre as mudanças que deverão ser observadas estão: a padronização da declaração de responsabilidade nos documentos fiscais; a liberação da fixação da simbologia nas laterais dos veículos transportadores, uma vez que atualmente elas devem ser fixadas da metade para trás; a segregação dos produtos perigosos incompatíveis somente com cofre de carga; o transporte de alimentos com produtos perigosos somente em cofres de carga; os cofres de carga que contiverem produtos perigosos deverão estar com os respectivos rótulos de risco de todos os produtos; a vedação do transporte de qualquer aparelho que possa produzir aquecimento ou fogo; a exigência de que a descontaminação dos equipamentos tanques somente será aceita em organismos acreditados pelo INMETRO; nova simbologia para embalagem em quantidade limitada; entre tantas outras especificações.

Um fato que chama atenção nessa nova resolução é a busca dos procedimentos de prevenção aos acidentes e/ou incidentes envolvendo esses produtos, pois as alterações deixam mais claras os procedimentos da expedição, do transporte, do acondicionamento e da estiva dos produtos perigosos transportados a granel quanto os transportados fracionados.

No quesito prevenção, vale destacar um trecho do livro "Produtos Perigosos: Uma visão prática da legislação", edição 2017, que apresenta os valores de um acidente envolvendo os produtos perigosos, nem sempre de conhecimento das empresas transportadoras.

O custo anual médio para acidentes com veículos transportando produtos perigosos sem vítima, ano 2016, foi de R$ 9.837,76.

O custo anual médio para acidentes envolvendo vítimas, ano 2016, sobe para R$ 52.319,78.

O custo anual médio para acidentes envolvendo mortes, ano 2016, traz o valor de R$ 432.022,15 (Quatrocentos e trinta e dois mil vinte e dois reais e quinze centavos).

Reunindo os 3 (três) valores para fazermos uma média dos custos anuais, ano 2016, obtemos R$ 164.726,56.

Tais valores ou prejuízos devem ser observados por todos os envolvidos na movimentação dos produtos perigosos para que invistam em ações e atitudes preventivas.

Impactos produzidos no transporte internacional

No transporte rodoviário internacional de produtos perigosos as alterações introduzidas pelos anexos da resolução ANTT 5.232/16 exigirão adequações significativas para os veículos matriculados na Bolívia, Chile, Peru e Venezuela, pois devem atender os regramentos internos do Brasil, de acordo com o previsto no ATIT – Acordo do Transporte Internacional Terrestre.

Para os veículos matriculados na Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil, quando amparados por um contrato de transporte internacional (CRT), devem atender o previsto no Acordo de Transporte aprovado pela Decisão CMC 02/94, internalizada no Brasil através do Decreto 1797/96.

Nesse sentido, a observância dos regramentos estabelecidos pelas respectivas regulamentações é vital para que a logística, o transporte e a expedição dos produtos perigosos em âmbito internacional sejam cada vez mais eficientes e eficazes, fomentando os setores envolvidos e as relações entre os países.

Autores: Fabiano dos Santos Goia, Marco Aurélio Castro Gomes e Nilson Restanho: instrutores da REBRAEN – Rede Brasileira de Ensino.

TST não reconhece acidente de trabalho e julga a favor do transportador

A Sexta Turma do Tribunal Superior do Trabalho isentou a Interlink Transportes Internacionais Ltda. da responsabilidade pela morte de um motorista que morreu atropelado ao atravessar uma autopista em Córdoba, na Argentina, para confraternizar com colegas no intervalo para repouso. O entendimento foi o de que não houve nexo de causalidade entre o acidente e a atividade desenvolvida, e que o acidente se deu por culpa de terceiro.

O motorista trabalhava em transporte internacional de cargas, e foi atropelado de madrugada junto com um colega, que também morreu. Na ação ajuizada na Vara do Trabalho de Uruguaiana (RS), suas herdeiras sustentaram que a empresa era responsável pelo acidente, pois ele estava na Argentina em viagem a serviço, e pediram indenização por dano moral de R$ 800 mil.

O juízo de primeiro grau julgou improcedente o pedido de indenização. Entre outros aspectos, a sentença levou em conta depoimentos de testemunhas que afirmaram que, no local do acidente, era comum que os motoristas atravessassem a pista para encontrar colegas no posto do outro lado. Havia também registro de que a viagem terminara às 18h40 e, a partir das 18h44, o caminhão não mais se deslocou. A conclusão foi a de que o acidente estava desvinculado da atividade do motorista.

No entanto, o Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (RS) entendeu que o motorista estava no exercício do seu trabalho na ocasião do atropelamento, ainda que em período de descanso, e condenou a empresa nos termos do pedido da família.

No recurso ao TST, a Interlink reiterou a argumentação de que não se tratava de acidente de trabalho, porque no momento do ocorrido o trabalhador estava liberado para fruir do tempo como quisesse, e sustentou que o acidente se deu por culpa de terceiro.

O relator do recurso, ministro Aloísio Corrêa da Veiga, conclui que estão presentes no caso as chamadas excludentes de culpabilidade, que rompem o nexo causal exigido para a condenação. "Embora o TRT tenha concluído que a vítima 'estava no exercício do seu trabalho no momento do acidente', evidencia que ele não estava executando ordem ou a serviço da empresa nesse momento, na medida em que estava 'fora do horário normal do trabalho, em período destinado ao descanso para a refeição'", afirmou, lembrando que a decisão de atravessar a autopista não teve nenhuma interferência do empregador ou de sua profissão de motorista.

A decisão foi unânime no sentido de restabelecer a sentença. Após a publicação do acórdão, foram opostos embargos de declaração, ainda não julgados.

Texto extraído do site do TST
(Lourdes Côrtes e Carmem Feijó)
Processo: RR-81-47.2014.5.04.0801

Trans-Iguaçu comemora 50 anos

A Trans-Iguaçu teve como berço a cidade de União da Vitória/PR, há 50 anos. A meta da organização era ser reconhecida no Sul do país pelo seu compromisso com a sociedade e qualidade na prestação de serviços. Foi nesta cidade que o primeiro caminhão da empresa passou a rodar, fruto de uma negociação e amizade com os antigos patrões de um dos atuais sócios. Os fundadores recordam que neste início (1967) a grande maioria dos caminhões era de carroceria aberta e que, apesar de toda amarração e enlonamento, deixavam a carga mais vulnerável.

A Trans-Iguaçu registra que sua história é marcada por muita vontade de consolidar um negócio próprio, visão empreendedora e progresso, o que permitiu à empresa trazer cada vez mais colaboradores, com quem se relaciona como uma grande família.

A transportadora credita seu sucesso à parceria ao longo de 33 anos com a Copel, bem como transportando para outras grandes companhias, entre elas a Telepar, Gessy Lever, Unilever, Anacol, Petrobras, Companhia de Cimento Rio Branco, G&E, Anderson, Clayton & Cia, além dos clientes atuais. A Diretoria da empresa destaca que o estímulo dos clientes levou-a a um ambiente de contínua profissionalização, que de modo permanente tem contribuído para a evolução dos serviços prestados.

Em sua trajetória, a Trans-Iguaçu transportou produtos perigosos, químicos, materiais pesados para grandes construções, refrigerados, frigorificados e até uma girafa foi transportada. A empresa tem uma operação logística com borracha (matéria-prima) 365 dias por ano, para garantir a manutenção de fábrica, armazena pneus, peças automotivas, chocolates, produtos de higiene e limpeza. Também tem atividades de controle de estoques, temperatura, dá suporte a prefeituras e ONGs para atendimento a desabrigados, vítimas de enchentes e necessitados. A Trans-Iguaçu busca oportunidades para atender a toda e qualquer necessidade do mercado, tendo como visão institucional a construção de um país muito melhor.

Transporte Internacional

As operações da transportadora para o Paraguai tiveram início há mais de 30 anos. No início era um mercado pouco promissor, mas a empresa flexibilizou suas ações para atender necessidades específicas do mercado. Isto permitiu sua permanência no transporte internacional e leva-a a manter interesse em explorar outros mercados da América do Sul, em especial a Argentina, mesmo admitindo que a grande burocracia administrativa tem inibido esta decisão.

Ao ser fundada, a Trans-Iguaçu tinha como objetivo atender toda a região Sul do Brasil. A empresa foi muito além desta meta. Atualmente conta com filiais próprias nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Minas Gerais, além da unidade internacional em Assunção. Todas as filiais são dotadas de armazéns apropriados para movimentação e retrabalho de carga, e estão capacitadas para armazenar cargas dos clientes. A empresa opera com frota própria, padronizada e 100% rastreada via satélite.

Estrutura
Matriz
Curitiba/PR
Filiais
Cascavel/PR
Foz do Iguaçu/PR
Londrina/PR
Americana/SP
São Paulo/SP
Extrema/MG
Florianópolis/SC
Porto Alegre/RS
Assunção/Paraguai

Ao comemorar o cinquentenário da organização, a Diretoria mantém a determinação de crescer e acredita que o Brasil ainda será uma grande potência, sempre apostando em dias melhores.

Interlink Cargo celebra 25 anos

Na recepção festiva, Francisco Cardoso agradeceu o apoio e confiança dos clientes, muitos dos quais que operam desde o início da empresa. Destacou pessoas que contribuíram para o sucesso do empreendimento, e prestou homenagens aos colaboradores com mais tempo de vínculo. Também durante a celebração, a Interlink recebeu inúmeros troféus e placas em homenagem ao transcurso desta marca.

A Interlink Cargo celebrou 25 anos de atividade no dia 25 de abril. A empresa recepcionou clientes, colaboradores, lideranças empresariais e fornecedores no restaurante Le Bistrot, em Porto Alegre. Fundada em 1992, partindo de uma parceria com a empresa argentina Transporte Sauer, a Interlink cumpre uma exitosa trajetória com inúmeros prêmios por seu desempenho, destacando-se as três oportunidades em que conquistou o Prêmio Exportação ADVB/RS. Com matriz em Cachoeirinha e unidades em São Paulo, Curitiba, Uruguaiana, Buenos Aires, Montevideo e Santiago do Chile, a Interlink Cargo presta serviços de transporte internacional, serviços aduaneiros e armazenagem.

DEBRITO SUL

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

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

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

Área de Controle Integrado

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

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

Sub-Contratação

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

Tabela atualizada até 10/10/2016

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

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

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

Intercâmbio de Tração

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

Tabela atualizada até 10/10/2016

Fluxo do TRIC

Abril 2017

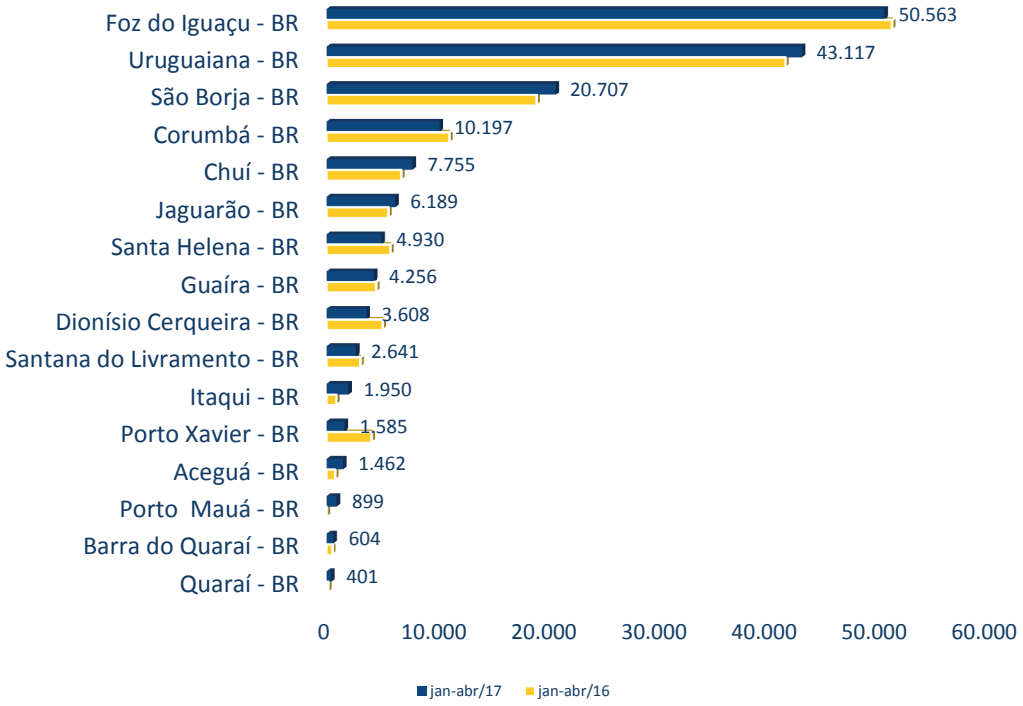
ABTI

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual Jan-Abr 2016	Jan-Abr 2017	Δ	Variação do mês anterior com mês atual Mar 2017	Abr 2017	Δ	Variação mesmo mês ano anterior / ano atual Abr 2016	Abr 2017	Δ	Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual) Mai/15 Abr/16	Mai/16 Abr/17	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	702	1.808	157,55%	408	289	-29,17%	200	289	44,50%	1.763	5.568	215,83%
			Exportação	175	142	-18,86%	39	11	-71,79%	22	11	-50,00%	367	422	14,99%
			Total	877	1.950	122,35%	447	300	-32,89%	222	300	35,14%	2.130	5.990	181,22%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	8.803	8.369	-4,93%	2.414	2.319	-3,94%	2.557	2.319	-9,31%	25.672	26.806	4,42%
			Exportação	10.198	12.338	20,98%	3.450	3.379	-2,06%	2.730	3.379	23,77%	34.248	36.635	6,97%
			Total	19.001	20.707	8,98%	5.864	5.698	-2,83%	5.287	5.698	7,77%	59.920	63.441	5,88%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	3.492	1.018	-70,85%	240	339	41,25%	849	339	-60,07%	7.188	5.369	-25,31%
			Exportação	581	567	-2,41%	190	133	-30,00%	170	133	-21,76%	2.586	3.048	17,87%
			Total	4.073	1.585	-61,09%	430	472	9,77%	1.019	472	-53,68%	9.774	8.417	-13,88%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	2.704	2.069	-23,48%	660	527	-20,15%	680	527	-22,50%	7.939	6.519	-17,89%
			Exportação	2.370	1.539	-35,06%	419	431	2,86%	655	431	-34,20%	6.133	7.434	21,21%
			Total	5.074	3.608	-28,89%	1.079	958	-11,21%	1.335	958	-28,24%	14.072	13.953	-0,85%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	11.803	12.302	4,23%	3.317	3.351	1,03%	3.323	3.351	0,84%	37.393	40.175	7,44%
			Exportação	29.851	30.815	3,23%	8.366	8.007	-4,29%	8.354	8.007	-4,15%	90.101	92.006	2,11%
			Total	41.654	43.117	3,51%	11.683	11.358	-2,78%	11.677	11.358	-2,73%	127.494	132.181	3,68%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	0	1	0,00%	1	0	0,00%	6	0	0,00%	0	30	0,00%
			Exportação	0	898	0,00%	241	199	-17,43%	15	199	0,00%	0	2.258	0,00%
			Total	0	899	0,00%	242	199	-17,77%	21	199	0,00%	0	2.288	0,00%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	12.713	S/Inf		S/Inf	S/Inf		3.603	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Exp. PTN	2.781	S/Inf		S/Inf	S/Inf		775	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Total	15.494	S/Inf		S/Inf	S/Inf		4.378	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	C. del Este	PY	Imp.PIA	5.545	S/Inf		S/Inf	S/Inf		1.626	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Exp. PIA	18.267	S/Inf		S/Inf	S/Inf		4.980	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Oper. Noturna	12.000	S/Inf		S/Inf	S/Inf		3.543	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Total	35.812	S/Inf		S/Inf	S/Inf		10.149	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	C.del Este/P.Iguazu	AR/PY	Total	51.306	50.563	-1,45%	13.870	11.812	-14,84%	14.527	11.812	-18,69%	150.825	181.514	20,35%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	5.205	4.467	-14,18%	1.148	643	-43,99%	1.553	643	-58,60%	12.495	18.728	49,88%
			Exportação	569	463	-18,63%	29	136	368,97%	95	136	43,16%	3.296	2.796	-15,17%
			Total	5.774	4.930	-14,62%	1.177	779	-33,81%	1.648	779	-52,73%	15.791	21.524	36,31%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	3.509	3.171	-9,63%	850	374	-56,00%	1.118	374	-66,55%	8.293	13.376	61,29%
			Exportação	971	1.085	11,74%	258	286	10,85%	152	286	88,16%	2.479	3.906	57,56%
			Total	4.480	4.256	-5,00%	1.108	660	-40,43%	1.270	660	-48,03%	10.772	17.282	60,43%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	342	1.167	241,23%	325	404	24,31%	95	404	325,26%	1.527	3.006	96,86%
			Exportação	434	295	-32,03%	84	55	-34,52%	96	55	-42,71%	1.137	1.084	-4,66%
			Total	776	1.462	88,40%	409	459	12,22%	191	459	140,31%	2.664	4.090	53,53%

ABTI				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Abr 2016	Jan-Abr 2017	Δ	Mar 2017	Abr 2017	Δ	Abr 2016	Abr 2017	Δ	Mai/15 Abr/16	Mai/16 Abr/17	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	67	277	313,43%	80	1	-98,75%	10	1	-90,00%	62	933	1404,84%
			Exportação	451	327	-27,49%	89	93	4,49%	152	93	-38,82%	1.641	1.854	12,98%
			Total	518	604	16,60%	169	94	-44,38%	162	94	-41,98%	1.703	2.787	63,65%
Chuí	Chuy	UY	Importação	1.692	2.019	19,33%	621	448	-27,86%	476	448	-5,88%	5.719	6.983	22,10%
			Exportação	5.042	5.736	13,76%	1.679	1.331	-20,73%	1.385	1.331	-3,90%	16.474	18.089	9,80%
			Total	6.734	7.755	15,16%	2.300	1.779	-22,65%	1.861	1.779	-4,41%	22.193	25.072	12,97%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	2.327	3.020	29,78%	731	631	-13,68%	644	631	-2,02%	7.074	11.081	56,64%
			Exportação	3.290	3.169	-3,68%	1.043	708	-32,12%	823	708	-13,97%	10.615	10.572	-0,41%
			Total	5.617	6.189	10,18%	1.774	1.339	-24,52%	1.467	1.339	-8,73%	17.689	21.653	22,41%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	96	370	285,42%	76	57	-25,00%	11	57	418,18%	201	1.280	536,82%
			Exportação	56	31	-44,64%	12	7	-41,67%	20	7	-65,00%	173	166	-4,05%
			Total	152	401	163,82%	88	64	-27,27%	31	64	106,45%	374	1.446	286,63%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	857	795	-7,23%	244	108	-55,74%	209	108	-48,33%	2.993	5.055	68,89%
			Exportação	2.209	1.846	-16,43%	529	466	-11,91%	526	466	-11,41%	7.223	6.197	-14,20%
			Total	3.066	2.641	-13,86%	773	574	-25,74%	735	574	-21,90%	10.216	11.252	10,14%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	735	554	-24,63%	143	114	-20,28%	285	114	-60,00%	2.691	3.040	12,97%
			Exportação	10.378	9.643	-7,08%	2.815	2.113	-24,94%	2.657	2.113	-20,47%	31.042	32.659	5,21%
			Total	11.113	10.197	-8,24%	2.958	2.227	-24,71%	2.942	2.227	-24,30%	33.733	35.699	5,83%

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

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

JULHO

05 Dia da Independência

09 Dia da Independência

16 Nossa Senhora do Carmo

18 Juramento da Constituição

24 Aniversário de Simón Bolívar

AGOSTO

14 Fundação de Assunção

15 Assunção de Maria

21 Dia do General José de San Martín

25 Dia da Independência

SETEMBRO

07 Independência do Brasil

18 Dia da Independência

19 Dia do Exército Chileno

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Independência do Brasil	07/09/2017 (quinta-feira)	06h às 12h
	10/09/2017 (domingo)	16h às 22h

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Sexta-Feira - 14 de Julho	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Domingo - 30 de Julho	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Sexta-Feira - 18 de Agosto	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Segunda-Feira - 21 de Agosto	18h às 21h59min	Descendente (regresso)

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

Fonte: www.seguridadvial.gov.ar

A Confederação Nacional do Transporte representa e apoia o desenvolvimento do setor transportador e de logística do Brasil.

A instituição reúne mais de 200 mil empresas, 2 milhões de caminhoneiros e taxistas e gera mais de 3 milhões de empregos em todo o país.

Presente e atuante em todos os modais e em tudo o que representa sustentabilidade e inovação para a atividade transportadora, a CNT valoriza o transporte e todos os que fazem parte dele.

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

/cntbrasil
www.cnt.org.br

CNT Confederação Nacional do Transporte

ESPECIALIZAÇÃO GESTÃO DE NEGÓCIOS

A SOLUÇÃO IDEAL PARA O SEU DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL

Presente nas principais capitais do Brasil, a especialização em Gestão de Negócios foi desenvolvida para capacitar gestores e executivos de empresas de transporte e logística.
A fim de tornar o setor ainda mais competitivo, o curso une a teoria e a prática e promove a troca de experiências entre os participantes. Inscreva-se!

PARA SABER MAIS, ACESSE: *itl.org.br*

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

CNT | Confederação Nacional do Transporte

ITL | Instituto de Transporte e Logística

Ministrada pela: FDC FUNDAÇÃO DOM CABRAL