Cenário do
revista Transporte

ANO XIII - EDIÇÃO 51 - 2019

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Procomex aprimora vínculos entre o setor privado e o público

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Em 15 anos de atuação o comércio exterior otimiza tempo e previsibilidade

Argentina retém caminhões brasileiros em desacordo ao Mercosul

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: secretaria.abti
Ramal: 204

Paulo Rocha
Comercial
projetos@abti.org.br
Skype: projetos.abti
Ramal: 208

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

Taciana Machado
Registros e Licenças
apoio@abti.org.br
skype: apoio.abti
Ramal: 205

Katielli Saraiva
Comunicação e Marketing
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

associacaoabti associacaoabti associacaoabti abti

"A Diretoria e os colaboradores da ABTI continuarão entrincheirados neste trabalho de suporte ao Transporte Internacional"

Renovação de expectativas

O novo está entre nós, brasileiros. Brindamos a chegada de 2019, como de hábito, tomados de esperança por dias melhores. Um novo governo tem início, e a expectativa da sociedade é de que ele acerte em suas decisões. A vontade é de que a classe política tenha clara percepção do compromisso obtido por meio da outorga popular. As pessoas, as empresas, e a vida em geral, são movidas pela esperança e pela confiança no futuro.

Os transportadores rodoviários internacionais sempre foram desafiados a ter competência para dar conta de sua missão de integração física dos países limítrofes ao Brasil. As exigências são muitas, mas a determinação não fazer delas um obstáculo, sempre foi um traço presente deste setor.

Reunidos em torno da ABTI, ano após ano, temos logrado melhorar nossa prestação de serviços, tendo como escopo o diálogo constante com as autoridades, em todos os níveis. Estrategicamente adotamos alianças com entidades afins à nossa atividade. Um caso marcante de sucesso desta política de vinculações é a participação na Aliança Procomex, a instituição que melhor interpreta os espaços de diálogo entre o setor privado e o público. O mapeamento de processos de exportação e importação, consorciando interesses da sociedade e do governo, é um caso auspicioso que resultou na criação do Portal Único do Comércio Exterior, por parte da Receita Federal, com notáveis ganhos de tempo e previsibilidade nas operações do comércio exterior. Esta articulação "ganha-ganha" é o foco de nossa reportagem de capa desta edição de "Cenário do Transporte". Nossa proposta editorial é de dar conhecimento aos transportadores destas transformações que inspiram um futuro com mais esperança, mais produtividade, e por consequência, de um Brasil mais competitivo.

No mês de fevereiro realizamos nossa primeira viagem para Brasília e buscamos interlocuções para problemas de nossos associados na Argentina. Tivemos uma reunião com o ministro da Infraestrutura, Tarcisio de Freitas, quando pudemos conhecer suas visões para o setor, e em particular nesta pasta que abriga a versão anterior dos Transportes, e a ANTT, instituição de indispensável protagonismo no transporte internacional.

O ano começou, a esperança se renovou. A Diretoria e os colaboradores da ABTI continuarão entrincheirados neste trabalho de suporte ao Transporte Internacional.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

Procomex 15 anos

Uma aliança do setor privado estabelece uma fórmula de trabalho que une entes públicos e privados na busca de soluções para o Comércio Exterior

Retenções arbitrárias de caminhões na Argentina causam prejuízos ao Transporte Internacional

06-07

Vander Costa assume a Confederação Nacional do Transporte

09

Presidente da ABTI tem audiência com ministro da Infraestrutura: Associação vai encaminhar sugestões à nova pasta que engloba Transportes

16

Sumário

ANO XIII - EDIÇÃO 51-2019

TRANSPORTE
ABTI obtém isenção de taxas para as novas placas do Mercosul **08**

GERAIS
Governo anuncia fusão da ANTT e ANTAQ **10**

GERAIS
MDIC torna-se Secretaria do Ministério da Economia **10**

ENTREVISTA
A importância de um trabalho organizado na sucessão familiar das empresas **12-13**

INTERNACIONAL
Reuniões do COLFAC em Uruguaiana pautam pelo diálogo construtivo **15**

INTERNACIONAL
Santana do Livramento passa a ter rota liberada de 25,5 ton dentro do Uruguai **17**

GERAIS
Duimp passa a integrar o Portal Único **25**

ENTIDADE
CNT propõe prioridades do transporte ao novo Governo Federal **26**

GERAIS
Subcontratação, a quem pagar? **29**

TECNOLOGIA
Artigo: O papel das aduanas no comércio digital **30-31**

ASSOCIADOS
Cootil celebra 20 anos de serviços a partir de Itaqui/RS **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
Mauir S. Chaves
Diretor de Assuntos Políticos
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Ezequiel Roman
Marcos Egídio Battistella
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
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Gerente Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva
COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br - Ramal 208

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Billy James Stringhini

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Retenções arbitrárias de caminhões na Argentina causam prejuízos

Mais de 300 caminhões brasileiros aguardaram por mais de 10 dias em Mendoza/AR por solução de problemas em Córdoba

O primeiro caminhão, pertencente à MVP Transportes, foi retido no dia 27 de janeiro pela Gendarmeria Nacional e CNRT em Sampacho/Córdoba. A infração alegada era: "transporte internacional haciendo cabotaje, transportando 2.400 cajas de ajo fresco sin precintar y sin hacer aduana en origen". A Aduana de registro prevista era Iguazú/Misiones.

Para liberar, o representante legal teve que apresentar-se perante a CNRT, pagar uma taxa em conceito da guarda do veículo de $ 13.396,00 e foi notificado com uma multa de US$ 4.200,00. O veículo foi liberado pela CNRT, e no dia seguinte foi retido pela AFIP, em Sampacho, pela mesma alegação.

O segundo caminhão, da Cooperativa de Transportes COOTRARIU, transportava geleias e pêssegos em calda. Partiu de Mendoza em 26 de janeiro, também com previsão de fazer aduana em Iguazú – Provincia de Misiones. No dia 30 de janeiro, nas proximidades de General Cabrera/Córdoba, o veículo foi retido pela Gendarmeria Nacional tendo como suposta infração: "transporte internacional haciendo cabotaje, sin hacer aduana en origen".

O transportador entrou em contato com a ABTI, que por sua vez fez contato com a Subsecretaria de Transporte, que ordenou a liberação após informação da retenção indevida. O motorista só foi autorizado a seguir viagem no início da noite, após informação à AFIP, que novamente reteve o caminhão, pela presunção de infração ao Código Aduaneiro.

O veículo transportador foi apontado como praticante de uma importação temporária que não cumpriu com o seu objetivo de efetuar um transporte rodoviário internacional.

A mercadoria foi posta à disposição do exportador para dar continuidade ao processo de exportação. O importador não autorizou o transbordo, entendendo que o transporte que estava sendo realizado estava de acordo com as normas.

O veículo ficou sob custodia aduaneira. O motorista só tinha direito a usar banheiro de segunda a sexta-feira no horário comercial. Sábado e domingo o recinto ficou fechado com cadeado, impedindo o motorista de sair do local, e nem de usar o banheiro.

No dia 08 de fevereiro, após intimação aduaneira ao exportador, e ameaças de prisão ao motorista por desacato, a mercadoria foi transbordada a um caminhão argentino para dar continuidade à exportação.

O veículo brasileiro ficou retido, mas como o transportador não possuía nas proximidades um representante legal, não recebeu notificação oficial. O motorista foi informado de que o caminhão estava retido por conta do art. 970 do Código Aduaneiro.

A AFIP orientou o condutor a deixar o veículo, que ficou sob sua guarda, porque segundo os representantes da autarquia, a liberação, caso acontecesse, demoraria aproximadamente seis meses, até a definição do valor da multa e pagamento da mesma.

ABTI em Brasília na busca de solução para o problema

Nos dias 12 e 13 de fevereiro o presidente da ABTI, Francisco Cardoso e a gerente executiva Gladys Vinci, reuniram-se com os diretores da ANTT, Marcelo Vinaud e Noboru Ofugi, e com representantes do Itamaraty para a América do Sul, quando informaram os acontecimentos e pediram intercessão para resolver o problema. Os documentos relacionados às infrações, bem como um relato minucioso dos fatos, serviram de base para os atos formais das autoridades brasileiras.

Noboru Ofugi, chefe da Assessoria Técnica para o Transporte internacional de Cargas e Passageiros/ANTT, encaminhou ofício a Luis Vicente Molouny, subsecretário de Transporte Automotor da Argentina, no qual, além de relatar os fatos, revela sua preocupação com os resultados advindos desse procedimento, que ocasionaram grandes prejuízos econômicos, insegurança jurídica e dificuldades nas relações bilaterais, em caminhos adversos ao da facilitação do comércio entre ambos países. Ofugi apelou ao subsecretário para que interviesse no sentido de que esse problema fosse resolvido da forma mais célere possível.

Gerente executiva vai a Córdoba e Buenos Aires para liberar os caminhões

Em 18 de fevereiro Gladys Vinci, gerente executiva da Associação, foi ao local das retenções, na província de Córdoba. "Lá constatamos que, em ambos os casos, foi iniciado um processo administrativo tendo como entendimento aduaneiro local que veículos estrangeiros só podem transitar em trânsito aduaneiro, desrespeitando os princípios da reciprocidade e da isonomia do Acordo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), e ainda desconsiderando a orientação recebida da Subsecretaria de Transportes" relatou Vinci.

Para devolver os caminhões, foi condicionada a apresentação de garantias pelo valor da suposta infração, ainda não estipuladas. A alternativa para liberação dos veículos seria a conclusão do processo administrativo, em prazo estimado entre seis meses e dois anos.

O impasse fez com que a gerente fosse para a Embaixada do Brasil, em Buenos Aires, no dia 19 de fevereiro, onde tratou do problema com o secretário Felipe Garcia Gomes. Ele compreendeu a gravidade da situação, intercedendo por uma solução junto às autoridades maiores da Argentina.

No dia seguinte, Luis Vicente Molouny, subsecretário de Transporte Automotor do Ministério dos Transportes da Argentina, emitiu um comunicado a todas as aduanas do país, no qual esclareceu que a 54ª Reunião do SGT 5 do Mercosul, ocorrida em novembro passado, estabeleceu como regra interpretativa que é permitido ao transportador realizar um trânsito aduaneiro internacional, sendo a documentação de exportação feita na aduana de saída, desde que, a partir do início do transporte internacional ele porte o CRT e a fatura comercial. Molouny exortou as autoridades aduaneiras que evitassem gerar inconveniências ao transporte internacional dentro da Argentina.

Gladys Vinci constatou que mesmo após a Subsecretaria de Transportes ter chegado a um entendimento com a AFIP-DGA (setor aduaneiro), os veículos continuaram retidos. Apresentações e pedidos foram feitos, e, em todos os casos, foram negados.

Vinci também buscou apoio de duas entidades coirmãs argentinas, FADEEAC (máxima representação do setor de transporte empresarial) e ATACI (associação que congrega as empresas argentinas de transporte rodoviário internacional), que prontamente atenderam ao pedido da ABTI.

A FADEEAC enviou ofício aos Ministérios dos Transportes e de Relações Exteriores da Argentina, acusando a falta de competência da AFIP para tratar da questão, além de alertar que o ATIT pauta pela reciprocidade de atos entre os países membros, fato que oferecia risco às relações do setor com o Brasil e o Chile. Mário Eliceche, presidente da FADDEAC, foi além, ao lembrar os atos de fiscalização iam contra a política de reinserção mundial da Argentina, plasmando ainda o desvirtuamento do ATIT.

As informações sobre a total regularidade da operação realizada pelos caminhões brasileiros chegaram a AFIP em General Deheza/Córdoba no dia 22 de fevereiro, quando solicitaram aos transportadores autuados a apresentação dos documentos que amparavam a operação de transporte internacional (CRT – Conhecimento Rodoviário de Transporte e a Fatura Comercial).

Nova viagem à capital argentina

O desfecho definitivo aos impasses criados pela interpretação equivocada da fiscalização argentina deu-se no dia 25 de fevereiro, novamente em Buenos Aires.

O subdiretor geral de Operações Aduaneiras, Gustavo Adolfo Echegoyen, acompanhado de Marcelo Pacheco, da Divisão de Assuntos Internacionais e outros três técnicos, receberam Gladys Vinci, da ABTI, Felipe Gomes, secretário da Embaixada do Brasil e Henrique Torres, adido da RFB. Echegoyen informou que na sexta-feira à noite, dia 22, a AFIP havia consolidado o entendimento de que as reivindicações dos transportadores estavam corretas. Ele referiu ainda o ofício que recebera do subsecretário dos Transportes, Luis Vicente Molouny, esclarecendo a legitimidade das operações dos caminhões brasileiros. O representante das Aduanas prometeu levantar as multas aplicadas aos transportadores.

O capítulo final deste embaraço gradativamente aliviou a tensão dos caminhões parados em Mendoza que aguardavam por uma definição diante destes problemas. Então, finalmente iniciaram suas viagens, mesmo com grandes prejuízos pelos dias parados.

A gerência executiva da ABTI comentou que o episódio demonstrou o quanto a burocracia interna deixa vácuos na interpretação de acordos normativos entre os países, alertando para a importância de divulgar com a devida clareza as determinações em todos os países do Mercosul.

Resolução da ANTT isenta placas do Mercosul de novas despesas

Adiada inúmeras vezes, a implantação das placas do Mercosul tem repercussões financeiras que em muito transcendem a confecção da identificação dos veículos. O transporte rodoviário internacional de cargas terão reflexos em outros documentos, como licenças, CRLV, CITV e CIPP, Cronotacógrafo, Certificado de seguro, Ibama, entre outros, para os quais o principal elemento identificador é a placa do veículo.

Pensando no custo que a implantação das placas iriam gerar para o transporte internacional de cargas, atenta a estes desdobramentos, a ABTI buscou interlocução com a Superintendência de Serviços de Transportes Rodoviários e Multimodal de Cargas – SUROC, da Agência Nacional de Transportadores Terrestres – ANTT, para encontrar soluções apropriadas para ambas as partes. A SUROC revelou-se alinhada com a Associação para sanar tais impasses. No dia 05 de fevereiro foi emitido o Comunicado SUROC/ANTT nº 001/2019, que definiu em que casos serão cobrados emolumentos em requerimentos dirigidos à GERAR:

"*O termo modificação de frota disposto no Anexo III da Resolução ANTT nº 1.474/2006 compreende apenas a inclusão e a exclusão de veículos na frota de empresas habilitadas ao transporte rodoviário internacional de cargas. Desta forma, a alteração de dados cadastrais (placa, modelo, chassi e número de eixos) não é considerada como modificação de frota, tratando-se de mera atualização de dados cadastrais. Sendo assim, não está sujeita ao pagamento de emolumentos por falta de previsão expressa na Resolução*."

O não pagamento destes emolumentos, tendo em vista o número de veículos habilitados no Mercosul, gerará uma economia estimada em R$ 3 milhões.

Gladys Vinci, gerente executiva da ABTI, ressalta a importância da interatividade entre sócios e Associação, com o propósito de se defender os interesses do setor junto aos órgãos intervenientes, na busca pela agilização e desburocratização dos procedimentos.

Vander Costa é o novo presidente da CNT

O Conselho de Representantes da Confederação Nacional do Transporte elegeu dia 13 de fevereiro o empresário mineiro do transporte de cargas, Vander Costa, para presidir a entidade nos próximos quatro anos (2019 – 2023).

A Confederação reúne 26 federações, quatro sindicatos nacionais e 18 entidades associadas, entre elas a ABTI, de todos os modais do transporte. Isso representa mais de 200 mil empresas de transporte, dois milhões de caminhoneiros e taxistas e mais de três milhões de empregos gerados.

"Estou muito honrado de suceder a Clésio Andrade, líder que presidiu a CNT nos últimos 26 anos e foi o responsável direto por tornar a entidade tão relevante para o desenvolvimento do setor transportador e do Brasil", afirmou Vander Costa.

"Vander recebe uma CNT consolidada, pronta para enfrentar os grandes desafios que tem pela frente", disse Clésio Andrade. "O Brasil depende muito do transporte para se desenvolver, mas o futuro do setor exige infraestrutura, mão de obra qualificada, muito conhecimento técnico e capacidade inovadora", lembrou Andrade ao destacar que a CNT precisa defender o SEST SENAT e lutar por fortes investimentos em infraestrutura.

O novo presidente da Confederação confirmou que dará impulso às políticas e projetos da CNT. Ele disse estar confiante no governo Bolsonaro. "Além da correta prioridade às reformas de modernização do Estado, o governo demonstra disposição de ampliar os investimentos em infraestrutura por meio da parceria com a iniciativa privada.

Vander Costa espera mais diálogo com o governo. "A CNT oferece pesquisas e estudos, como o Plano CNT de Transporte e Logística, que são fundamentais para a formulação de políticas públicas de transporte. Também vamos mostrar que o SEST SENAT é modelo de gestão transparente, enxuta e voltada exclusivamente para o desenvolvimento dos trabalhadores do transporte. Queremos dialogar, trabalhar junto com o governo", completou.

Fonte: CNT

RODOSUL SEGUROS

Corretora de Seguros Especializada

- Seguro de Carga Nacional e Internacional (Transportador/Embarcador)
- Seguro de Frotas - Pesados e Passeios
- Seguro de Riscos Ambientais
- Seguro de Vida Motoristas e Funcionários
- Seguro Patrimonial e Residencial

Entre em contato - Faça sua cotação

(51) 3028.3003 | (51) 99391.7577 | Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 / sala 506 | Bairro Praia de Belas
Porto Alegre-RS | CEP: 90050-191 | www.rodosulseguros.com.br

Novo governo federal altera agências e ministérios

No segundo dia do novo governo federal foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto nº 9.660 vinculando às entidades da administração pública federal indireta, as agências ligadas ao setor de transportes passam a integrar o organograma do Ministério da Infraestrutura.

Desde então a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT deixam de fazer parte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, cuja estrutura foi absorvida pelo Ministério da Infraestrutura.

O Decreto também vinculou a Pasta da Infraestrutura à Infraero – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária e a EPL – Empresa de Planejamento e Logística.

No mesmo dia o presidente Bolsonaro nomeou Tarcísio Gomes de Freitas para exercer o cargo de ministro da Infraestrutura. Engenheiro civil formado pelo IME – Instituto Militar de Engenharia, ele já foi diretor-executivo e diretor-geral do DNIT.

Fusão da ANTT com a ANTAQ

Pouco mais de um mês após ser trasladada ao novo Ministério, Tarcísio Freitas anunciou que o governo planeja criar uma superagência de infraestrutura unindo a ANTT (de regulação dos transportes terrestres) e Antaq (terminais portuários). Com a junção, o ministro de Infraestrutura garantiu que só haverá cinco diretores, já que os cargos seriam cancelados com a criação da nova agência.

"O projeto original, de 1999, já previa a criação de uma única agência de transportes", afirmou o ministro. "Acabaram criando duas agências (ANTT e Antaq) e o resultado foi que, com isso, se perdeu a noção de multimodal (integração de modalidades de transportes)",completou.

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES + ANTAQ Agência Nacional de Transportes Aquaviários

MDIC torna-se Secretaria de Comércio Exterior

Marcos Troyjo

A área de comércio exterior do governo federal não será administrada através de um ministério. A definição adotada pelo novo presidente e seu ministro da Economia, Paulo Guedes, foi de constituir a Secretaria de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, que será comandada pelo economista Marcos Troyjo. A ênfase a ser dada pela secretaria é de tratar da abertura da economia. Guedes também anunciou que a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (APEX) igualmente estará vinculada à pasta da Economia.

Conte com a experiência de quem ***entende do assunto***

Pioneira no atendimento emergêncial a acidentes com produtos químicos, a **Ambipar Response** coloca sua experiência ao serviços de seus clientes, oferecendo produtos especializados com qualidade e tecnologia, garantindo a tranquilidade que a sua empresa precisa para concentrar esforços na condução dos negócios.

- EQUIPAMENTOS DE ÚLTIMA GERAÇÃO
- CECOE - ATENDIMENTO 24H ATRAVÉS DO 0800
- EQUIPE MULTIDISCIPLINAR COMPOSTA POR TÉCNICOS, QUÍMICOS, ENGENHEIROS E BIÓLOGOS
- GERENCIAMENTO DE LICENÇAS NO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS
- FROTA COMPOSTA POR VÁRIOS TIPOS DE VEÍCULOS
- PAE - PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL

ambipar GROUP | ambipar response

Central de Emergência 24 horas
+55 11 3526-3526
vendas@ambipar.com
ambipar.com

"A falta de planejamento sucessório pode levar a empresa ao fracasso"

Magda Geyer Ehlers é fundadora da Geyer Ehlers & Associados e Instituto Sucessor. Atua como consultora de famílias empresárias desde 1989. Ao longo dos anos desenvolveu trabalhos em inúmeras empresas, nos mais diversos segmentos de mercado, em todo o Brasil. Atua também como conselheira em conselhos de família. É associada e professora do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), sendo palestrante em eventos nacionais e internacionais, com artigos publicados na imprensa especializada. Possui renomada expertise em administração de conflitos familiares e societários.

É graduada em psicologia (PUCRS) e certificada no Programa Internacional de Alta Performance em Liderança (FDC e ESADE/Madrid). Por mais de 15 anos atuou como executiva nas áreas de Recursos Humanos, Planejamento e Desenvolvimento Organizacional em grandes companhias.

Cenário do Transporte - 90% das empresas brasileiras são familiares, e segundo o Family Bussiness Institute, de Harvard, apenas 12% sobrevivem até a 3ª geração. Por que isso acontece?

Magda Ehlers - A terceira geração nasce muito afastada do sonho e do modelo de vida, que conduziram a empresa com muito trabalho e pouco luxo, por parte dos fundadores. É uma geração que nasce num mundo globalizado, deseja flexibilidade, que nem sempre é a mesma que é desenhada pela empresa. A terceira geração tende a descontinuar o empreendimento, pois vai à busca de seus sonhos, configurando um desinteresse. Este é um processo natural da vida. As pessoas nascem dentro de outro mindset. Querem colocar a sua marca nas coisas, e não necessariamente, dar continuidade na empresa familiar.

P-Em quais aspectos os valores da família interferem na sucessão de uma empresa?

R-Os valores são tudo, dão o norte. Famílias de imigrantes de italianos e alemães, por exemplo, tem uma cultura própria de condução da sucessão. Optam por treinar os descendentes fora ou dentro da empresa. Os alemães são mais rígidos, controladores e aglutinadores.

P-Quando os filhos (ou netos) são uma ameaça ao futuro da empresa?

R-Eles representam uma ameaça quando não são preparados para dar continuidade. Se souberem o seu lugar como sócios, começam a ter consciência de seu papel. São também uma ameaça quando a empresa serve apenas para o provimento econômico deles.

P-Em geral, os fundadores de empresas tem perfil empreendedor, mas isso não significa que seus filhos terão a mesma característica. Como harmonizar este

traço tão desejável à continuidade de uma empresa?

R-Existem formas de se criar empreendedores. Hoje se pode direcionar os sucessores para gestão de projetos, startups. A empresa pode desenvolver o empreendedor dentro da família, através de outros negócios.

P-Em linhas gerais, como uma empresa pode adotar um modelo sustentável de sucessão?

R-A profissionalização é a única forma. Os familiares devem conduzir a organização como um negócio, e não um cabide de empregos. É preciso separar a empresa da família.

P-Como mitigar conflitos familiares no assunto sucessório?

R-É preciso separar uma coisa da outra. Ser herdeiro é diferente de ser sucessor. Só devem participar da empresa os sucessores que tenham competência.

P-O que o fundador de uma empresa quer, quanto à sua sucessão, nem sempre é o mesmo que seus herdeiros desejam. Como se harmoniza estes descompassos?

R-Através do diálogo, promovendo acordos e negociações, e entrando na vida do sucessor. É importante desenvolver empatia e criar projetos juntos. A família pode se manter saudável.

P-Se o(s) herdeiro(s) não são vocacionados para a atividade de determinada empresa, ou para a gestão de negócios, como se deve conduzir o tema?

R-Nestas situações o melhor é prepará-los para serem acionistas com carreira profissional fora da empresa. Neste contexto adotar um modelo de governança corporativa vai possibilitar que a família tenha voz, mas a gestão será conduzida por outras pessoas, preparadas para suas atribuições.

P-Sucessores com carreiras sem planejamento alinhado com a empresa colocam em risco o empreendimento?

R-Sim, isto é um problema. Os sucessores precisam ter suas carreiras planejadas. Eles tem de saber que há necessidade de uma condução organizada do futuro.

"Os familiares devem conduzir a organização como um negócio, e não um cabide de empregos. É preciso separar a empresa da família"

P-Quais países revelam melhores experiências na sucessão empresarial?

R-A Europa é mais antiga e tem tradição na transmissão de um empreendimento por gerações. Há empresas na 20ª geração. No Brasil temos casos de seis gerações. As famílias, com o passar das gerações, voltam a aglutinar o capital e o poder. Empresas do setor vinícola, por exemplo, perduram por muitas gerações. Já nos Estados Unidos, o capitalismo desenvolveu uma visão mais independente. As empresas contratam profissionais para dar continuidade aos empreendimentos. No Brasil ainda estamos aprendendo sobre este tema.

P-Desde quando este tema é um conteúdo nos currículos acadêmicos do Brasil?

R-Nossas universidades abordam este tema há 30 ou 35 anos. Temos diversas teses de mestrado, mas somos uma nação jovem, sem tradição nestes assuntos.

P-Por que as consultorias são convenientes à condução de um planejamento sucessório sustentável?

R-A consultoria confere neutralidade. Alguém de fora tem sentido crítico e pode tornar o processo mais sustentável, inibindo conflitos e contribuindo de forma mais assertiva para a harmonização de interesses.

P-Em tese, todo empreendimento tem por objetivo sua perpetuação. Qual o tamanho da ameaça que a falta de planejamento sucessório pode estabelecer a esta meta?

R-A falta de planejamento sucessório pode levar a empresa ao fracasso.

P-Se a sucessão tem conflitos importantes ou potenciais dificuldades, melhor é vender a empresa?

R-Certamente. A venda de uma empresa é uma solução para o sucesso de um empreendimento. Não é, em si, um fracasso. Trata-se de ressignificação do sucesso. Nem sempre a continuidade é a melhor solução.

NOVOS CURSOS GRATUITOS DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

com certificação internacional

MENOS combustível, MAIS eficiência.

O treinamento de motoristas pode gerar até 12% de economia de combustível, reduzir os custos de manutenção, preservar o meio ambiente e melhorar a qualidade de vida.

PROGRAMA DE APERFEIÇOAMENTO PARA A

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

SEST SENAT

Certificação internacional:

SmartDriver

FleetSmart

Prosseguem reuniões do COLFAC em Uruguaiana

A Comissão Local de Facilitação do Comércio da Alfândega da Receita Federal do Brasil em Uruguaiana reuniu-se nos dias 17 de janeiro e 21 de fevereiro com membros da RFB, MAPA/Vigiagro, Multilog, Mercovia, contando também com a participação de entidades representativas do setor como ABTI, SDAERGS, ADA, ACIU, Fecomércio, Fiergs.

Na 2ª Reunião da COLFAC/ALF/URA, de 17 de janeiro, foram discutidos temas como a Área de Controle Integrado de Cargas, tendo como modelos Paso de los Libres e Santo Tomé e os procedimentos para verificação de pallets em trânsitos aduaneiros. A ausência de representantes da AFIP, impossibilitou a abordagem sobre a agilização da entrega da 3ª via do MIC/DTA.

Referente às Áreas de Controle Integrado e a diferença no tempo de liberação de veículos na importação e exportação entre os dois locais, ficou deliberada a realização de uma reunião com os órgãos argentinos para verificar a situação do SENASA no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana.

Sobre a verificação de pallets em trânsito aduaneiro, ficou decidido que será modificado o atual procedimento para fiscalização de embalagens de madeira nos processos de importação, passando a valer da seguinte forma:

"1. Para cargas com anuência do Mapa, da área vegetal, e que venham condicionadas em embalagens de madeira, somente será apresentada a DAT referente à mercadoria, sendo que a liberação das embalagens dar-se-á mediante parecer no campo observação da DAT, no momento do seu deferimento, no SIGVIG 2.

2. Para todas as outras cargas, acondicionadas em embalagens de madeira, deverá ser preenchida uma DAT-EM, no SIGVIG 2, a qual deverá ser impressa e apresentada ao MAPA, juntamente com a cópia do MIC. Nesse caso, a DAT deverá ser preenchida com a NCM e a descrição da mercadoria/produto, sendo que, os campos quantidade e unidade deverão se referir às embalagens de madeira. Mencionar o nº do MIC no campo próprio e preencher os demais campos normalmente."

[...]

Foi destacado que este procedimento refere-se exclusivamente à fiscalização do MAPA, não eximindo os usuários de obterem as anuências dos demais órgãos para a nacionalização das mercadorias.

Já a terceira reunião, realizada em 21 de fevereiro, abordou diversas pautas propostas pela ABTI. As estatísticas sobre os tempos de exportação e forma de apurá-las tiveram a ponderação da Multilog para que se utilize o canal verde como base, pois ele representa 95% das exportações. A concessionária informou que está desenvolvendo um novo software, cuja previsão de implantação é 30 de junho próximo. Tal medida proporcionará ganhos de tempo de liberação dos caminhões, à medida que inúmeras informações sobre o ingresso poderão ser feitas com antecedência. Em acréscimo, Gladys Vinci recomendou um diálogo mais frequente com a AFIP, como forma de estabelecer novos ganhos de tempo.

Outro aspecto abordado no encontro foi o descompasso da fatura comercial expressa em Reais e o DU-e em Dólares, que levam as autoridades argentinas a solicitar a remissão com prejuízos de tempo de até 12 horas. O grupo vai encaminhar proposta para solução do assunto junto ao Mercosul.

Uma pesquisa feita no último trimestre pelo Procomex foi apresentada aos presentes. Nela se verifica a baixa efetividade de ganhos de tempo com o DU-e. A gerente executiva da ABTI arguiu que a diferença de tempo não é tão perceptível porque não é apenas a Receita Federal a responsável pelos resultados, pois outros órgãos participam do processo.

A pauta da 3ª Reunião prosseguiu com o questionamento das tarifas do PSR de Uruguaiana para produtos perigosos. A ABTI reivindica mais definições com mais clareza por parte da Multilog quanto aos procedimentos que exigem tarifa dupla ou não.

O último tema deste encontro foi a fiscalização de madeiras por parte do Vigiagro. Diante das justificativas de falta de pessoal para conferir celeridade aos processos, a ABTI sugeriu a implantação de um canal de parametrização.

Os primeiros encontros do COLFAC Uruguaiana tem se caracterizado pelo diálogo aberto e disposição na busca de facilitações do comércio exterior, ratificando a institucionalidade de sua implantação.

Audiência com o ministro da Infraestrutura

O presidente da ABTI, Francisco Cardoso e a gerente executiva Gladys Vinci, acompanhados do senador Luís Carlos Heinze, mantiveram audiência com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas no dia 13 de fevereiro. Cardoso reivindicou a retomada das obras de duplicação da BR 290 entre Porto Alegre e Uruguaiana, ao que o ministro contrapôs que a escassez de recursos está levando o governo federal a ter como prioridade a conclusão das obras em curso. No caso do Rio Grande do Sul, Freitas apontou que o término da segunda travessia do Guaíba está entre os investimentos prioritários. A reunião com o ministro serviu para estabelecer um canal de diálogo entre o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. Diante de considerações sobre a inspeção veicular para caminhões, as placas do Mercosul e ainda uma ponte de ligação entre Brasil e Argentina em Porto Xavier, que foi objeto da manifestação do senador gaúcho, ficou estabelecido que a ABTI agendará uma nova reunião no Ministério da Infraestrutura para apresentar as questões relacionadas ao Transporte Internacional.

VIA GOLD
ASSESSORIA EM SEGUROS

www.viagoldseguros.com.br

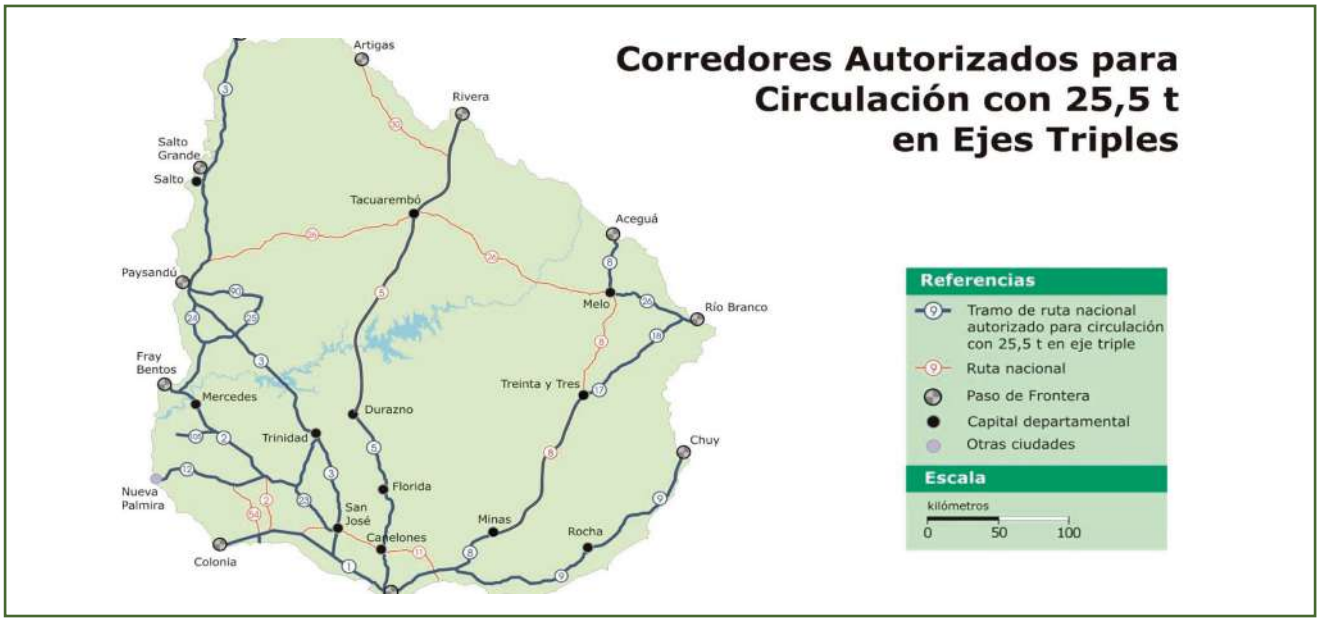
Nossos serviços:

- RCTR-C
- RCF-DC
- RCTR-VI
- RCTA-C
- TRANSPORTE NACIONAL
- TRANSPORTE INTERNACIONAL
- Seguro RC Ambiental
- Seguro Depósito/Armazém
- Seguro Carta Azul
- Instituto de Capacitação Profissional para Motoristas

51 3091-2125 fb.com/viagoldseguros /via-gold-assessoria-em-seguros contato@viagoldseguros.com.br

Uruguai libera Rota Nacional 5 para 25,5 toneladas

O Ministério do Transporte e Obras Públicas do Uruguai incluiu o trecho da RN 5 entre Durazno e Rivera nos corredores e distâncias que permitem o tráfego de veículos com três eixos e PBT de 25,5 toneladas, desde que observadas as disposições do parágrafo 2.5, do Capítulo II, do Regulamento de Limite de Peso para veículos que viajam em rotas nacionais. A deliberação deverá ampliar o transporte internacional pela fronteira de Santana de Livramento. Anteriormente a esta decisão somente as fronteiras de Barra do Quaraí, Jaguarão e Chuí davam acesso direto até Montevidéu.



Assinatura eletrônica simplifica modificação de frota

A burocracia foi mais uma vez vencida pelas operações digitais. Até pouco tempo atrás os comunicados de modificação de frota, conhecidos como "fax", necessitavam de assinatura e carimbo na validação para os veículos poderem ingressar e transitar no território argentino. Este procedimento demandava muito tempo para um mero processo burocrático, não somente para os servidores da Agência Nacional de Transporte Terrestre, quanto para os inspetores da Polícia Rodoviária Federal, que necessitavam assinar um número de vias proporcional à quantidade de veículos que estavam na relação de inclusão.

A ABTI propôs à ANTT a inclusão de uma assinatura eletrônica nos comunicados de alteração de frota do Transporte Internacional de Cargas Brasil/Argentina. A proposta foi debatida na última reunião bilateral e, mediante consenso de ambas as partes, os ajustes nos comunicados foram concluídos. Desde então a Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – GERAR oficializou a inclusão da assinatura digitalizada do coordenador de Habilitação do Transporte Rodoviário Internacional e Multimodal de Cargas, Tiago Barbosa de Oliveira, tornando desnecessária qualquer outra validação.

A articulação da ABTI foi mais um passo à frente na busca de agilização de processos, desta vez em iniciativa que envolveu a Agência Nacional de Transporte e a Subsecretaria de Transporte da Argentina.

BOLETIM CNT

AGORA VOCÊ PODE ENCONTRAR TODOS OS BOLETINS DA **CNT** NO MESMO LUGAR.

WWW.CNT.ORG.BR

CNT | Confederação Nacional do Transporte

Procomex aproxima setor privado e público em prol do comércio exterior

A Aliança Procomex tem importantes resultados para contabilizar nestes 15 anos de atuação. Segundo John Mein, coordenador executivo, a conquista mais importante foi a mobilização do setor privado e a interface com o setor público, na perseguição do objetivo de tornar o Brasil mais competitivo, sobretudo nos processos de fronteira. Ele acrescenta que o reconhecimento do governo de que existe a necessidade de mudanças, bem como o novo fluxo de importação-exportação, foram avanços relevantes, diante dos objetivos que inspiraram a criação da Entidade.

O diagnóstico inicial do Procomex foi o grande tempo despendido nas fronteiras e a imprevisibilidade do processo. Uma década e meia depois, os resultados evidenciam apreciável avanço: Em 2004 a exportação demorava, em média, 13 dias, e presentemente tarda abaixo dos sete dias. A importação está na etapa piloto, e tem por objetivo reduzir o prazo para menos de 10 dias. Na opinião de Mein, ainda há espaço para melhorias: a exportação pode reduzir mais um dia, e a importação, dois.

A harmonização dos interesses do setor privado, sem descurar dos preceitos públicos de segurança, receita e controle, tem sido conduzida com êxito. A redução dos prazos plasma esta realidade. A estratégia de enfrentamento dos problemas passou pela análise de que quem desenvolveu os controles aduaneiros não considerou os fluxos, e tampouco contemplou a conveniência de existirem controles combinados. O diálogo entre as partes envolvidas abriu caminho para a otimização dos fluxos, que é uma conquista da sociedade, em conjunto.

John Mein é o coordenador executivo da Procomex

John Mein analisa que os avanços alcançados romperam também a tradição de uma baixa interatividade entre os setores público e privado. "É um aspecto cultural histórico, relacionado à forma como o Brasil foi colonizado: autoridade e sociedade ficaram distantes uma da outra. Ademais, não temos a tradição dos mutirões, o que poderia ter ajudado. Mas as novas tecnologias estão encurtando a distância entre o público e privado, e o novo modelo que se desenha é de menos autoridade e mais formulação de políticas públicas voltadas à sociedade. Além disso, está havendo uma mudança de mentalidade dos órgãos de governo. A Receita Federal quer gerir o

comércio exterior com facilitações. O isolamento das aduanas é um fenômeno internacional que está mudando a dinâmica do comércio exterior: novos conceitos de risco estão sendo incorporados à gestão aduaneira" comenta o coordenador do Procomex.

Diante da recente manifestação do presidente Bolsonaro em Davos, na Suíça, de que o Brasil terá por meta aumentar seu protagonismo no comércio internacional, o executivo do Procomex entende que esta mudança não vai depender apenas do Executivo, e necessitará do engajamento do Legislativo e do Judiciário. Mein identifica que grupos privilegiados, verdadeiros cartórios, resistem à abertura do país, não havendo predisposição alinhada com a expectativa do novo governo. Ele cita como exemplo de providências na busca desta meta, a simplificação do processo tributário brasileiro, em todos os níveis. O coordenador da Aliança chama a atenção para o fato de que a nova formatação digital dos procedimentos aduaneiros é apenas a última etapa das transformações em curso. "A mudança de processos é a grande mudança" sustenta John Mein, oferecendo como exemplo a Nota Fiscal de Exportação, que ao ser preenchida, automaticamente preenche as demais informações para procedimentos de exportação: "as empresas não acreditavam nesta transformação", diz ele. Acrescenta ainda, que o Portal Único é a materialidade ao novo processo, que em resumo redefine a interação entre o setor público e o privado.

Outra frente de ação do Procomex tem sido buscar o engajamento dos demais órgãos anuentes. Na avaliação de Mein, ele está acontecendo, porém não no ritmo esperado. Assim mesmo, ele entende que os resultados são apreciáveis – "foi o que a realidade possibilitou"- acrescentando que a governança do Portal Único é compartilhada entre a SECEX e a Receita Federal, promovendo a conveniente interação entre organismos.

Ao comparar o Brasil com outras nações que tem melhores práticas relacionadas ao comércio exterior, o coordenador executivo da Aliança cita a Suécia como um exemplo marcante, pois é um país que considera isso vital. Cita ainda a Alemanha, que se encontra em 1º lugar no ranking da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico – OCDE, além da Austrália e do México, que merecem destaque.

Outra frente de atuação que tem sido contemplada grande atenção da Aliança Procomex é o Programa AEO. Ele está conferindo um padrão global de controles aduaneiros embasado na gestão de riscos, tendo como cerne o reconhecimento de empresas confiáveis para a exportação/importação, tornando-as autorizadas. "Isso requer uma mudança na filosofia de gestão da Receita Federal e das empresas envolvidas, tornando as liberações mais céleres" considera Mein, além de ponderar que o AEO viabiliza melhor alocação de recursos do setor público, combinado com um tratamento aduaneiro mais rápido e previsível para o setor privado.

Diante das conquistas obtidas pela articulação do Procomex, o Mercosul, a despeito de ser um bloco econômico, nestes 25 anos os avanços foram tímidos: nas fronteiras isso pouco aconteceu. O coordenador executivo constata que não progrediu, e que há necessidade de romper esta visão de que tudo termina na fronteira: "temos que eliminar as fronteiras e acabar com as redundâncias, pois falta integração interna e externa com os países envolvidos neste bloco" diagnostica ele.

Objetivos futuros

Sobre as metas de médio e longo prazo do Procomex, Mein aponta como prioridade a abordagem da gestão de fronteiras. A Aliança vai trabalhar na viabilização do mapeamento dos processos de fronteiras, como forma de obter um diagnóstico e a cooperação "público x privado" já desenvolvida em outras áreas.

Além disso, desenha outros quatro objetivos:

1-Prosseguimento do trabalho dos novos processos de exportação e importação;

2-A capacitação do setor privado diante das mudanças que estão sendo implementadas: sem isso, as coisas não vão acontecer;

3-Desenvolvimento de um trabalho com as comunidades portuárias;

4-Adequação de consultoria para atendimento às análises de processos.

ABTI destaca liderança do Procomex

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, destaca que a Associação acompanha o trabalho do Procomex desde seu início. "Numa reunião do SGT-5 em Montevidéu estabelecemos uma aproximação maior, a partir de contatos com John Mein, coordenador executivo da Aliança, e desde então participamos de todas as reuniões da Entidade. O Procomex realiza um grande trabalho em prol do comércio exterior. Esta liderança conectou o setor privado com o público, habilitando-nos a mostrar para as autoridades qual a nossa visão sobre os problemas", diz Cardoso. Ele constata que o engajamento da Receita Federal, e a capacidade de diálogo estabelecida a partir do estímulo do Procomex, redundaram na redução apreciável dos tempos de tramitação nas fronteiras. "Os transportadores rodoviários internacionais são muito reconhecidos ao trabalho conjunto do Procomex e da Receita Federal: demos um grande passo a frente", encerra o presidente da ABTI.

Entidade mapeia processos, promove educação e eventos

Equipe de Colaboradores

A Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior – PROCOMEX foi formalmente lançada em 11 de maio de 2004. Trata-se de uma iniciativa civil, de caráter informal, apolítico e apartidário, que reúne 84 instituições do setor produtivo, entidades bilaterais, especialistas e agentes do comércio exterior brasileiro, entre elas a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, com o propósito de dotar o Brasil de um sistema de fluxo aduaneiro moderno e competitivo, estimulador das atividades empresariais.

O braço operacional da Aliança, o Instituto PROCOMEX, realiza trabalhos em colaboração com órgãos governamentais para a modernização dos processos aduaneiros. Mantém relações de alto nível e de colaboração com todos os órgãos e instituições públicas intervenientes nos processos aduaneiros.

O método de ação do Procomex se dá por meio do mapeamento de processos, que permitem que as visões do setor privado (diminuir o tempo e assegurar maior previsibilidade do processo) e do setor público (assegurar segurança, controle e receita) sejam compartilhadas e criem soluções de melhorias para os processos aduaneiros.

A continuidade do trabalho do Procomex depende de poder manter três fontes principais de apoio. As agências governamentais devem demonstrar sua vontade de trabalhar em conjunto com o setor privado para encontrar soluções que são boas para o País. As associações devem fornecer o apoio político e a legitimidade do setor privado. As empresas devem fornecer recursos financeiros e conhecimento específico dos processos.

Empregando a metodologia Kaizen, mais de 1.388 profissionais, representantes de mais de 390 empresas e associações, bem como 223 funcionários públicos de 11 agências governamentais, desenvolveram os mapas "AS IS" dos processos de comércio exterior, assim como mapas que representam o que o setor privado gostaria de ver implementado, os mapas "TO BE".

Desde meados de 2011, o Instituto organizou reuniões conjuntas entre vários membros da comunidade comercial com o objetivo de traçar os processos de admissões temporárias de exportações e importações marítimas, aéreas e terrestres. Os processos de inspeção sanitária para exportação e importação de produtos agrícolas (VIGIAGRO), os processos de inspeção de carga completa da madeira, o licenciamento de produtos que exigem a aprovação do Exército e os processos de licenciamento para Produtos importados que requerem a aprovação do Ministério da Saúde (ANVISA), também foram amplamente avaliados.

Outra mudança estrutural importante para os fluxos de comércio exterior com a qual o Procomex contribui é o desenvolvimento do programa AEO brasileiro. O Instituto, com o apoio financeiro da Confederação Nacional da Indústria, contratou os serviços do especialista do programa AEO, Lars Karlsson, para auxiliar a equipe de implementação da AEO na alfândega brasileira com o desenvolvimento dos três programas-piloto - Segurança, conformidade e agências múltiplas-, bem como para auxiliar no desenvolvimento de uma estratégia de acordo mutuamente reconhecida com seus principais parceiros comerciais.

O Procomex atualmente trabalha em três frentes: Educação, Eventos (seminários/palestras) e Mapas como metodologia.

Os principais pontos fortes do Instituto

- Desenvolvimento de parcerias entre o setor público e privado;
- Competência demonstrada para desenvolver alianças com organizações interessadas que influenciam diretamente os processos de comércio exterior do País;
- Capacidade de sintetizar resultados de diagnóstico e traduzí-los em planos de implementação para a modernização do processo;
- Liderança no trabalho multi-stakeholder.

Conselho Administrativo do Instituto

Cisa Trading, Rockwell, Santos Brasil, Siemens, Marimex, Scania, Comexport, Thomson Reuters, Participações FCA / SADI, ABTI, ABINEE, ABECE, ABRAEC, CNI, FENAMAR, AEB, Sindiveg, Feaduaneiros e COVACA

O processo de trabalho do Procomex

A Aliança Procomex desenvolveu uma metodologia de trabalho que revelou-se muito profícua. As partes envolvidas em determinada atividade são convidadas para uma reunião. São representantes do setor privado e do público, que se somam na busca do aperfeiçoamento de um processo, sem deixar de respeitar todos os interesses em jogo. O objetivo é melhorar o processo. César Garcia, coordenador de Projetos, explica as etapas de ação deste método:

1º - Análise dos fatores envolvidos no processo a ser estudado;

2º - Pessoas do setor privado são convidadas para uma reunião para dar conhecimento do processo. São protagonistas que conhecem o fluxo da atividade;

3º - Os convidados, juntos, desenham o fluxo do processo com a visão de cada área;

4º - O fluxo passa por um processo de revisão, quando são buscadas oportunidades de melhoria em cada atividade;

5º - Desenha-se um fluxo com as soluções imaginadas, sempre pautando pela ideia de se evitar o emprego de papéis;

6º - Convida-se então, o setor público para dialogar com o setor privado sobre as soluções desenhadas. Nesta etapa cumpre ao setor público agregar as suas soluções. Nesta etapa, uma vez estabelecidas as convergências, gera-se um compromisso de implementação das mesmas. (Nota do Procomex: foi assim que nasceu o Portal Único);

7º - Vencido o ciclo de processamento das soluções, realizam-se reuniões para gerar os relatórios.

Garcia acrescenta que este ciclo demanda meses de trabalho para cada tema em abordagem, e que os parceiros privados, a cada encontro, dedicam dois ou três dias para tais atividades.

Mapeamento de processos de comércio estabelece propostas de redução de custos e tempos no comércio entre a Argentina e o Brasil

Em outubro de 2018 o Procomex produziu um relatório resultante de estudo realizado ao longo dos meses de fevereiro a outubro do mesmo ano.

O trabalho teve como objetivo elaborar uma pesquisa para identificar soluções concretas que permitam diminuir os custos e o tempo das operações comerciais entre a Argentina e o Brasil, com o intuito de fomentar o comércio bilateral e fortalecer a integração produtiva e comercial entre ambos os países, tendo como base específica as fronteiras terrestres de São Borja e Uruguaiana, em situação típica da experiência dos transportadores rodoviários internacionais.

O relatório contemplou o setor de autopeças (exportação/importação), exportação de café e importação de farinha de trigo.

O relatório completo tem 84 páginas e minuciosamente detalha problemas, soluções e partes envolvidas. Para esta reportagem de Cenário do Transporte, selecionamos alguns aspectos específicos da exportação e importação de autopeças, para poder demonstrar como o Procomex desenvolve o mapeamento de processos.

Exportação de autopeças para a Argentina

1-Uso de documentos físicos para o desembaraço aduaneiro na Argentina

2-Falta de Integração sistêmica Brasil – Argentina

Sugere-se que haja integração entre os sistemas da Argentina e do Brasil. Foi identificado que com a integração dos Sistemas Maria e Siscomex, haveria a possibilidade de um maior aproveitamento das informações no processo, o que traria maior controle por parte das aduanas e diminuiria a necessidade de registrar informações já disponíveis.

3-Infraestrutura precária nas fronteiras

4-Falta de integração aduaneira em Uruguaiana

Sugere-se a criação de um Centro Unificado de Fronteira para fiscalização conjunta entre os dois países em Uruguaiana, seguindo o exemplo de São Borja. A integração entre as duas aduanas e os órgãos de controle permitirá um melhor aproveitamento da infraestrutura disponível e uma maior agilidade do processo

5-Morosidade na obtenção de senha de ingresso ao recinto alfandegado (Uruguaiana)

Implementação de janelas de pré-agendamento similar ao implementado no Porto de Santos, através do Sistema de Gestão de Tráfego de caminhões (SGTC) que permitam criar uma previsibilidade para o exportador.

6-Prazo de conferência moroso no Canal Vermelho

Na reunião conjunta, foi sugerido o estabelecimento do prazo máximo de 48 horas úteis para análise física das mercadorias por parte dos fiscais, levando-se em consideração a agilidade que os processos do modal rodoviário requerem. Sugere-se, ainda, que caso o tempo da análise ultrapasse o prazo previsto, o desembaraço ocorra de forma automática.

7-Imprevisibilidade da disponibilidade do fiscal para lacrar o veículo

A lacração dos veículos requer

a presença e disponibilidade física do Auditor-fiscal da RFB; Sugere-se prever no Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009), e demais normativos que tratam sobre o assunto, a possibilidade da lacração ser realizada, também, por Técnico da RFB, imediatamente após a liberação pelo Auditor-fiscal.

8-Impossibilidade de gravar informações durante a elaboração em tela da DU-E.

Sugere-se que seja possível gravar as informações digitadas na DU-E ainda na sua elaboração, anteriormente ao seu registro. Esta possibilidade diminuiria os impactos da instabilidade do sistema na operação de exportação.

9-Falta de definição da tolerância no peso

Sugere-se definir de forma expressa na legislação o percentual de tolerância quanto à diferença entre o peso aferido no terminal e o constante nos documentos, para as cargas cuja unidade de medida estatística não seja quilograma/tonelada, levando em consideração a diferença de peso referente ao consumo do combustível no trajeto até o terminal, entre outros fatores que afetam o peso do caminhão.

Importação de autopeças da Argentina

1-Demora excessiva para liberação das mercadorias em períodos de operação padrão/mobilização da categoria

Vide a Instrução Normativa RFB nº 1.813/2018, publicada no DOU de 17/07/2018, nos momentos de mobilização, sugere-se que seja possível haver a análise e liberação das declarações por fiscais lotados em locais não afetados pela mobilização, de forma que o impacto seja menor aos importadores.

2-Procedimento moroso na fronteira de Uruguaiana

Sugere-se a criação de um Centro Unificado de Fronteira para fiscalização conjunta entre os dois países em Uruguaiana, seguindo o exemplo de São Borja. A integração entre as duas Aduanas e os órgãos de controle permitirá um melhor aproveitamento da infraestrutura disponível e uma maior agilidade do processo.

3- Falta de integração das informações entre os sistemas MARIA e Siscomex

4-Registro redundante de informações

Com a implementação do Novo Processo de Importação, há previsão de haver a inserção única de dados, que serão compartilhados com os demais sistemas e operadores do Brasil. Porém, foi identificado que, com a integração dos Sistemas Maria e Siscomex, haveria ainda a possibilidade de um maior aproveitamento das informações do processo, o que traria maior controle por parte das aduanas e diminuiria a necessidade de registrar informações já disponíveis.

5-Inexistência de prioridade na solicitação de inspeção nos casos de reagendamento

Há previsão de que o agendamento de inspeção seja realizado na Duimp, com estabelecimento de dia e período (manhã ou tarde), e que as inspeções físicas das cargas sejam realizadas de forma conjunta entre a RFB e os órgãos anuentes.

6-Falta de utilização de meios digitais no processo de registro de madeira

No novo Processo de Importação há previsão de que a existência de embalagem de madeira seja informada já no momento do registro da Duimp. Assim, esta informação estará disponível no Portal para que o MAPA faça sua análise de risco, eliminando a necessidade da apresentação de documentos em papel.

7-Burocratização do processo com exigência de LI do INMETRO

Há previsão de que no Módulo Catálogo de Produtos do Portal, os registros e laudos, relativos aos produtos cadastrados, fiquem disponíveis para a fiscalização, de forma que não seja necessária a anexação dos documentos em cada operação.

8-CRT precisa ser impresso e assinado

9-Processo manual de registro de DTA

10-Assinatura e carimbo para início de Trânsito Aduaneiro

Propõe-se avaliar, no âmbito da COANA, a aceitação dos documentos digitais e a possibilidade de utilizar na operação os documentos disponíveis nos Sistemas Maria e SINTIA.

11-Apresentação de documentos em meio físico na Aduana da Argentina

Com o objetivo de eliminar a necessidade de utilização de documentos em papel, sugere-se a utilização dos documentos em meio digital disponíveis no Sistema Maria e Sintia.

SENAT oferta cursos em Ensino a Distância

O Sistema S do Transporte está ofertando 10 cursos de gestão de empresas de transporte e logística na modalidade EAD, possibilitando que transportadores e funcionários possam se qualificar sem depender da existência de uma unidade em sua cidade ou região. Os cursos são gratuitos e possuem carga horária de 10 a 35 horas. A oferta é focada em administração financeira, marketing, cálculo de tarifas e gestão da qualidade. Os alunos são submetidos a uma prova no final do curso, e uma vez aprovados, recebem certificado de conclusão.

Cursos ofertados

- Administração do frete - 30h/a
- Cálculo do frete - 10 h/a
- Empreendedorismo no setor de transporte - 10h/a
- Custos e nível de serviço - 30h/a
- Gerenciando com excelência - 30h/a
- Gestão administrativo financeiro do transporte de cargas - 10h/a
- Introdução à gestão financeira - 30h/a
- Tarifas e custos logísticos e de transportes - 35h/a
- Gestão de marketing - 30h/a
- Administração financeira - 30h/a

Receita Federal implanta DUIMP no Portal Único

Por enquanto medida atende apenas o modal marítimo

Dando prosseguimento à iniciativa de desburocratizar e modernizar os processos de exportação e importação, a Receita Federal implantou no mês de janeiro a nova Declaração Única de Importação - DUIMP no Portal Único de Comércio Exterior. Lançada em 01 de outubro de 2018 como um novo documento eletrônico do processo de importação, ela possui informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, fiscal e logística.

A implantação está sendo feita de forma gradual. Nessa primeira fase, participam as empresas certificadas como Operador Econômico Autorizado, para cargas no modal marítimo, com recolhimento integral dos tributos federais.

De acordo com a Receita Federal, a nova declaração trará às importações brasileiras ganhos de segurança, simplificação e eficiência. Depois de estar completa, a implementação do novo processo deverá proporcionar uma redução dos prazos médios em cerca de 40% no tempo, correspondendo a uma diminuição de 17 para 10 dias.

O comércio exterior estima que esta redução de sete dias no tempo de liberação de mercadoria na importação, trará uma economia de 8 bilhões de dólares ao ano para os operadores, levando em consideração os US$ 150,7 bilhões importados em 2017.

CNT encaminhou propostas ao novo governo federal

Infraestrutura Rodoviária precisa de R$ 496 bilhões propõe documento da CNT

Ainda no período de campanha à Presidência, a Confederação Nacional do Transporte encaminhou um documento detalhado com assuntos que devem ter atenção na gestão 2019-2022. São 60 projetos de transporte essenciais para o país.

Sob o título "O transporte move o Brasil - Propostas da CNT aos Candidatos", o manifesto aponta as prioridades para o setor de transporte e as necessidades dos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo. É enfático na questão da infraestrutura, versa sobre o meio ambiente, a desburocratização e a eficiência do estado, que devem ocupar importância na agenda dos poderes Executivo e Legislativo para que se crie um ambiente jurídico forte e atrativo para os investidores.

Os temas prioritários e sensíveis que merecem destacada atenção durante a gestão 2019-2022 foram detalhados em 112 páginas. No material, a Confederação também apresenta 13 fichas com os principais problemas e soluções para o Brasil, com foco no setor de transporte. O documento lista ainda 60 projetos de infraestrutura considerados como primordiais para que o sistema de transporte se torne cada vez mais eficiente.

"O transporte é um dos pilares básicos do desenvolvimento de um país. Pensar no Brasil sem um sistema de transporte eficiente e robusto é mantê-lo estagnado, ou pior, é deixá-lo preso ao passado. E o Brasil precisa se movimentar em direção ao futuro. A CNT acredita que este é o momento propício para isso", ressaltou Clésio Andrade, presidente da Confederação à época.

Para a manutenção rodoviária, a CNT propõe, por exemplo, a criação de um programa de Parcerias Público-Privadas (PPPs) que use recursos da CIDE Combustíveis (Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico) para financiar a contrapartida federal e a cobrança de pedágio por parte da iniciativa privada.

Em relação à mobilidade urbana, o documento da CNT trata como prioritária a disponibilização de apoio técnico e financeiro para o desenvolvimento dos Planos Municipais de Mobilidade. Outro tema sensível é o meio ambiente. Para a Confederação, é essencial a criação de um programa nacional de eficiência energética para o setor rodoviário de cargas e o estímulo ao uso do biocombustível na aviação, além da associação da política de mistura do biodiesel ao diesel a um programa de inovação tecnológica que garanta maior eficiência dos veículos.

Na parte de capacitação profissional, o documento, elaborado em parceria com o SEST SENAT, sugere a criação de um exame nacional para avaliação de instituições e alunos/egressos de educação profissional, além da alteração do Código de Trânsito Brasileiro para reduzir a idade mínima e o lapso temporal exigido para a realização do processo de mudança de categoria aos motoristas que desejam se tornar profissionais.

Argentina multa com valor indevido por excesso de peso

Empresas associados à ABTI relataram em janeiro ter recebido notificações da Comisión Nacional de Regulación del Transporte - CNRT no montante de US$ 2.000,00 devido a excessos de peso.

A Associação alertou a seus associados que se trata de cobrança indevida, pois a Resolução Mercosul/GMC nº 14/14, estabelecida a partir do Tratado de Assunção, do Protocolo de Ouro Preto, do Protocolo de Adesão da República Bolivariana da Venezuela ao MERCOSUL e da Resolução nº 65/08 do Grupo Mercado Comum, estipulou que os casos de excesso de peso envolvendo o transporte internacional rodoviário de cargas devem ser enquadrados no regime nacional de sanções considerando como limites máximos os acordados no Mercosul. (veja tabela em quadro)

As penalidades estão definidas no Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções, que foi internalizado pelo Decreto nº 5462 de 2005, onde está definido que o excesso de peso seria penalizado como uma multa grave.

Art. 3º - São infrações graves as seguintes:

Com o decorrer dos anos, e entendendo que o valor fixo, independentemente do excesso apurado, à diferença da legislação nacional, os países Argentina, Brasil e Uruguai, acordaram multilateralmente, autuar nos pesos acordados no Mercosul, mas de acordo com os valores de proporcionalidade aplicados no país transitado.

Este acordo, assinado em 2013, gerou a Resolução GMC nº 14 de 2014, com o seguinte ordenamento:

Art. 1 - Aplicar ao transporte internacional de cargas e passageiros, nos casos de excesso de peso, o regime nacional de sanções, considerando como limites máximos os acordados no Mercosul.

Porém, no território argentino a penalidade deverá seguir a legislação nacional aplicada por Vialidad Argentina (valores em pesos, proporcional ao excesso, calculado em litros de gasolina) e não pela CNRT.

Os esclarecimentos trazidos pela ABTI plasmam que estas cobranças são inadequadas.

LIMITES DE PESO NO MERCOSUL		
EIXOS	QUANTIDADES DE RODAS	LIMITE (t)
SIMPLES	2	6
SIMPLES	4	10,5
DUPLO	4	10
DUPLO	6	14
DUPLO	8	18
TRIPLO	6	14
TRIPLO	10	21
TRIPLO	12	25,5

Brasil-Argentina caem exportações, sobem importações

A crise econômica da Argentina apresenta seus primeiros reflexos na balança comercial entre os dois países. Após a longa e profunda recessão do Brasil, agora a gangorra pende ao país vizinho. Segundo dados do agora extinto MDIC, em 2018 o Brasil teve uma queda de 15,14% nas exportações, num montante de US$ 2,7 bilhões. Por outro lado, importamos 17% mais, representando US$ 1,65 bilhão. O setor automotivo e de máquinas agrícolas foram os mais afetados. Houve uma retração de 19,8% nas vendas de veículos de passageiros, 40,5% de carga, e 29,9% de tratores.

A desvalorização do peso diante do dólar enfraqueceu o poder aquisitivo da Argentina, ao mesmo tempo que proporcionou um aumento de competitividade de produtos como vinhos, trigo, leite, arroz, tradicionais nas exportações do vizinho.

Setor automotivo prevê nova queda em 2019

A Anfavea, entidade que representa a indústria automotiva brasileira, projeta uma queda de 6,2 % nas vendas de veículos para a Argentina. 70% da exportação automotiva brasileira destina-se ao parceiro de Mercosul, o que mostra o tamanho do impacto desta retração. O encolhimento do mercado deve-se em muito aos juros elevadíssimos e inflação crescente, que inibem o consumo de bens duráveis. As montadoras brasileiras projetam vender 590 mil unidades ao país vizinho.

Macri visita o Brasil em busca de convergência

Acompanhado de seis ministros de estado, o presidente da Argentina, Maurício Macri, visitou o Brasil em 16 de janeiro. Ausente na posse de Bolsonaro, ele veio em busca de alinhamento com o país que é o principal parceiro comercial da Argentina, além de sócio no Mercosul. Motivos para inquietações existem de sobra. A crise econômica e política que atingiu o Brasil nos últimos anos e a recessão argentina, foram sentidas na balança comercial bilateral. Em 2017, a Argentina representava 8% das exportações brasileiras, mas no ano passado esse número caiu para 6,2%. Por outro lado, as importações brasileiras oriundas da Argentina estão caindo há cinco anos.

As declarações do ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmando que o Mercosul não seria prioridade no governo de Bolsonaro e que sua inspiração econômica seria o modelo chileno, causaram desconfianças aos vizinhos, mesmo que seja difícil reduzir a relação de interdependência entre os dois países. Os acordos com a Argentina precisarão ser fortalecidos, pois o país vizinho depende do crescimento do Brasil para exportar mais, e o governo brasileiro também conta com as exportações de manufaturados para seu parceiro.

A possibilidade de flexibilização das regras do Mercosul, que presentemente impedem seus membros de formularem acordos bilaterais com outros países, foi pauta no encontro, havendo convergência nesta visão. Por outro lado, os dois presidentes concordam que o Mercosul deve concluir as tratativas com a União Europeia, visando o incremento do bloco sul-americano.

Bolsonaro quer um Mercosul enxuto: "é preciso valorizar a tradição original do Mercosul, com abertura comercial, redução de barreiras e eliminação de burocracias", disse ele. Macri, por sua vez, enfatizou que as negociações com a União Europeia avançaram como nunca antes, tendo chegado o momento de fechar este acordo.

Subcontratação, a quem pagar?

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

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

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

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

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

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

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

Os veículos automotores de carga e os implementos rodoviários devem ser cadastrados na frota do transportador inscrito no RNTRC.

§ 2º Compõem a frota da CTC os veículos automotores de carga e de implementos rodoviários cadastrados e vinculados ao seu registro no RNTRC.

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

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

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

Gladys Vinci

O futuro das Aduanas*

O documento que reproduzimos abaixo é um resumo da apresentação feita pelo presidente da Conselho da Organização Mundial de Aduanas, Enrique Canon, durante a 80ª Sessão da Comissão Política, realizada em dezembro passado.

O mundo muda. Nenhuma organização pode permanecer imutável. As Aduanas devem mudar.

O futuro não se pode prever, mas cenários futuros alternativos podem e devem ser previstos, e os futuros cenários preferidos devem ser previstos, inventados, de forma regular. Este entorno, volátil, exige o maior grau possível de agilidade estratégica, flexibilidade e inovação.

O planejamento dos cenários é um enfoque comprovado para navegar nestas águas turbulentas.

Riscos

Dentre os principais riscos e desafios que enfrentam as aduanas atualmente, podemos destacar: o crime organizado transnacional, o aumento mundial da população e da expectativa de vida, as tendências migratórias, a redução da pobreza mas o aumento da desigualdade, as crises do multilateralismo, a guerra comercial, os fenômenos inflacionários, e a lavagem de dinheiro baseada no comércio TBML (Trade Based Money Laudering - livro escrito por John A Cassara).

Tecnologia

Os avanços tecnológicos que já estão sendo implementados e terão consequências diretas nas cadeias internacionais de abastecimento e as tarefas das Aduanas são: o e-commerce, a internet das coisas, a impressão 3D, a informática na nuvem, a inteligência artificial, a realidade aumentada, a tele robótica, o big data, a tecnologia blockchain, os veículos autônomos, e os drones.

Entre os avanços mencionados gostaria de destacar as impressoras 3D, que permitem a "fabricação digital", uma vez que tornaram difícil controlar o cumprimento de padrões de meio ambiente, técnicos, sanitários ou fitossanitários, aplicados às importações, e também reduzem a possibilidade de recolher impostos de importação ou impedir as violações do direito de propriedade intelectual.

Logística

Os avanços e a contínua evolução da logística tiveram, e terão ainda mais impacto nos procedimentos e controles aduaneiros. A internet das coisas, por exemplo, possibilitou que objetos cotidianos agora possam enviar, receber, processar e armazenar informação, e por consequência, participar ativamente em processos logísticos automáticos , ativados em função dos eventos. Através dos laboratórios de fabricação digital (flalabs), arquitetos, desenhistas, entusiastas da eletrônica e artistas digitais, onde qualquer pessoa pode acessar a ferramentas de fabricação eletrônica, podem aprender seu uso e propor projetos.

Em termos logísticos os avanços não ficam para trás. A realidade ampliada já permite operações em depósito impulsionadas com lentes inteligentes para operações automatizadas tais como seleção de produtos, embalagem, classificação, e até montagem. A tecnologia blockchain facilita e disponibiliza maior confiança e transparência entre atores da cadeia de abastecimento, apoiando a automatização de processos administrativos e comerciais. Os drones podem ser utilizados para entregar mercadorias no primeiro e último trecho, assim como para operações de vigilância de logística interna.

O futuro das Aduanas: nossa oportunidade

Devido às conquistas tecnológicas, atualmente estamos enfrentando o desafio do comércio fronteiriço 100% digital, que requer mudanças drásticas em nossos procedimentos de controle aduaneiro.

Em paralelo, tais desenvolvimentos trazem consigo a necessidade de redefinir termos (em relação às mercadorias intangíveis), como: produto digital, país de origem, valoração, classificação, entre outros.

Mas o que é mais importante, surgem duas perguntas:
a) O comércio digital deveria estar sujeito a direitos aduaneiros?
b) Que tipo de adunas se necessitará no futuro próximo?

O papel das aduanas no comércio digital não é uma posição simples, já que não existe uma passagem física de fronteiras e as aduanas não tem a oportunidade de ver a informação/documentos, nem as mercadorias em seu curso normal dos eventos.

A economia digital se verá desbordada com "intangíveis", "mercadorias digitais" e "serviços digitais". O software, talvez não seja só um programa de computador independente. Pode funcionar com produtos de dados, áudio e vídeo. Da mesma forma, os os produtos de áudio, vídeo ou dados podem ter um produto de software que os faça funcionar. Portanto os produtos de software, sons, imagem, dados e documentos, ou a combinação deles podem existir como "bens/produtos digitais". Reconhecer a rastreabilidade de "bens digitais" é uma das necessidades mais importantes de uma "economia digital". O volume deste comércio será enorme no futuro, já que foi desencadeada a economia digital.

Na minha opinião:
a)Os impostos devem ser cobrados de modo que os Estados Nação possam financiar a prestação de serviços aos cidadãos. Ademais, se os bens intangíveis estão gravados por seu ingresso dentro das fronteiras, por que não gravá-los quando são comercializados?

b)Os impostos devem ser gravados sobre as plataformas digitais, mas estão localizados fora das fronteiras, principalmente na nuvem. Todavia, se existe vontade política, a tecnologia pode solucionar este problema. O princípio de recolher impostos para fins sociais continua sendo indiscutível.

"O papel das aduanas no comércio digital não é uma posição simples, já que não existe uma passagem física de fronteiras"

A pergunta mais importante: que tipo de aduanas são necessárias no futuro próximo?

O futuro das operações aduaneiras está orientado para o intercâmbio fluido de informação que leva às aduanas virtuais, onde a presença física da mercadoria deixa de ser essencial e as transações são documentadas por meios eletrônicos.

Neste contexto, como podem as autoridades aduaneiras gerir todos os riscos de maneira efetiva para garantir a segurança nacional sem um crescimento excessivo da força de trabalho e do orçamento?

1)As aduanas deveriam tornar-se o hub de informação comercial do mundo em lugar de uma guarda de fronteira nacional. O futuro das adunas está nos dados, na informação.

2)O novo modelo de fronteira sem fricções deveria ser desenvolvido com base num novo paradigma de operador confiável e vigilância técnica.

3)Nossa plataforma internacional deveria ser elevada um passo adiante no modelo existente (um país, um voto, mas todos os sócios envolvidos) e a OMA deveria chamar-se a Organização Mundial de Fronteiras com as Aduanas liderando.

Nós, a OMA, podemos liderar esta luta que está colocando em perigo as sociedades de todo o mundo. "Poderíamos" liderar este processo, sempre que mudemos nós a nossa organização tanto em termos de governança, como de cooperação.

Esta é a minha convicção mais profunda: pessoas comuns podem obter resultados extraordinários se estão devidamente unidas, empenhadas, conduzidas, geridas e motivadas.

***Enrique Canon**
Diretor Nacional de Aduanas do Uruguai
Presidente do Conselho da Organização Mundial de Aduanas

Scania projeta crescimento nas vendas em 2019

Para caminhões e ônibus a expectativa é de crescimento de 20% e 15%

A Scania acredita que em 2019 o mercado de caminhões acima de 16 t deverá crescer entre 10% e 20% na comparação com 2018. "O setor de caminhões continuará o movimento de recuperação ao longo do ano", diz Silvio Munhoz, diretor comercial da Scania no Brasil. "Fatores decisivos como a estabilidade da economia e sua tendência de crescimento, e a previsão de nova safra recorde, já estão contribuindo para o aquecimento da compra de caminhões, especialmente de pesados."

Sua principal novidade para o mercado neste ano, a nova geração de caminhões, até 12% mais econômica em comparação à anterior, já vendeu mais de 3.000 unidades em apenas quatro meses.

"O momento da Scania no Brasil é excelente. Com a nova geração, temos uma nova fábrica a partir de 2019", afirma Roberto Barral, vice-presidente das Operações Comerciais da Scania no Brasil.

Barral sustenta que a Scania produz veículos com a visão de rentabilidade para o cliente: "não vendemos caminhões, entregamos eficiência e rentabilidade ao frotista, gerando um negócio sustentável", completa.

Em serviços, o diretor Fábio Souza, aposta numa alta geral de 28% na comercialização de programas de manutenção. Atualmente a marca conta com 15 mil caminhões no Brasil que estão conectados com a fábrica. "A Scania é a fabricante que vem revolucionando as soluções de serviços nos últimos anos. São grandes inovações, como a manutenção flexível, que elevaram o controle da gestão a níveis impensados até seu lançamento. A novidade mais recente, o PMS Fleet Care, já é um sucesso."

Clientes debatem sobre transporte de carga no Brasil

No mesmo evento em que a Scania anunciou suas projeções para 2019, foi promovida uma roda de diálogo com clientes do segmento de caminhões, com o objetivo de trocar experiências, discutir problemas do setor e mostrar os benefícios que os caminhões Scania trouxeram aos negócios de cada um.

Atílio Contatto representou a Transportadora Contatto – especializada em transporte de produtos químicos, e Adelino Bissoni participou à frente da Botuverá, que atua no agronegócio.

A Contatto tem uma frota de 325 caminhões e dois terços deles são Scania. A empresa, que também atua no transporte internacional, atendendo o Uruguai, Peru, Chile e Bolívia, é sócia da ABTI. "A nossa história com a Scania se mistura com a trajetória dela no Brasil e remonta a 1960, quando compramos nosso primeiro caminhão. Trata-se de uma relíquia de valor inestimável", afirma Atílio Contatto.

Ele mostra-se otimista sobre o que esperar em 2019 nas áreas em que atuam. "O nosso foco é carga perigosa, como gás, combustíveis e fertilizantes. Tivemos um desempenho muito positivo nos últimos anos, com players dando mais oportunidades para a Contatto. Com isso, conseguimos alcançar ótimos resultados. Em um período de seis anos, os últimos três foram ainda melhores", revela Contatto.

Contatto prevê crescimento de 19% no transporte de produtos químicos em relação a 2018, incremento que está condicionado não só à demanda dos clientes, mas também à melhoria do cenário econômico. "Não me incomodo com possíveis turbulências, que são normais em nosso negócio. O que me preocupa é o que será feito daqui para frente", afirma Contatto. Ele defende maior previsibilidade para o setor para que a empresa tenha condições de se programar. Um exemplo é a necessidade de transparência na tabela de preço mínimo de frete.

Cootil completa 20 anos

A Cootil - Cooperativa de Transporte Itaquiense foi fundada em 01 de julho de 1999. A iniciativa de criá-la foi da Camil, a cooperativa agrícola da cidade, que detinha permisos para o transporte internacional e contava com um grupo de transportadores autônomos para atender suas demandas de transporte. O reposicionamento jurídico-legal dos transportadores deu origem a uma nova e bem-sucedida cooperativa que este ano completa 20 anos.

Com sede própria num terreno de 7.200 m², a Cootil dispõe de implementos rodoviários de apoio ao transporte, galpão logístico, prédio administrativo, e conta com seis colaboradores. Neste ano a cooperativa planeja construir mais um galpão de carga/descarga dos caminhões, assim como murar seu terreno. Segundo José Mauro Manzoni Cunha, presidente da Cootil desde 2014, a cooperativa atua no transporte internacional entre Brasil, Argentina e Uruguai, assim como no mercado nacional. Porém ele ressalta que o internacional tem maior peso nos serviços prestados. Atualmente a Cootil tem 65 sócios que constituem uma oferta de frota entre 80 e 100 caminhões.

Cunha anuncia que a cooperativa projeta avançar no transporte internacional: "estamos prestes a nos habilitar ao transporte para o Paraguai, e almejamos obter permiso para o Chile até o ano que vem".

O presidente avalia que apesar de representar um mercado importante para os associados, o Mercosul tem muitas barreiras, sobretudo na Argentina. "Os custos mínimos para entrar na Argentina são de R$ 200,00, devidos às taxas, enquanto que no Uruguai elas não existem", sustenta ele. Entre os aspectos positivos que Cunha vislumbra para a cidade de Itaqui, quanto ao transporte internacional, está a perspectiva de implantação da aduana integrada do lado brasileiro.

Com respeito ao vínculo associativo da Cootil com a ABTI, o presidente destaca que a Associação atende os cooperados com empenho, representando uma parceria importante para a solução dos problemas decorrentes do transporte internacional, que atualmente é a base dos negócios da cooperativa.

Cootil
Sede: Itaqui
Frota: até 100 caminhões
Países atendidos
Brasil-Uruguai-Argentina
Nº de sócios: 65
Nº colaboradores: 6

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 13h30 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	13h30 às 17h30		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30min às 17h30				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	8h às 21h	sábados e feriados 8h às 16h	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 18h	8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 18h				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h	8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15 às 11h30 e das 14h15 às17h30				
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30min e das 14h às 17h30min				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		8h 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 12h	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	Plantão aos sábados			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

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	Roberto Gomes	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	Paulo Luis Borges da Rosa	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	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
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 no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018
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 21/02/2003
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 no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018

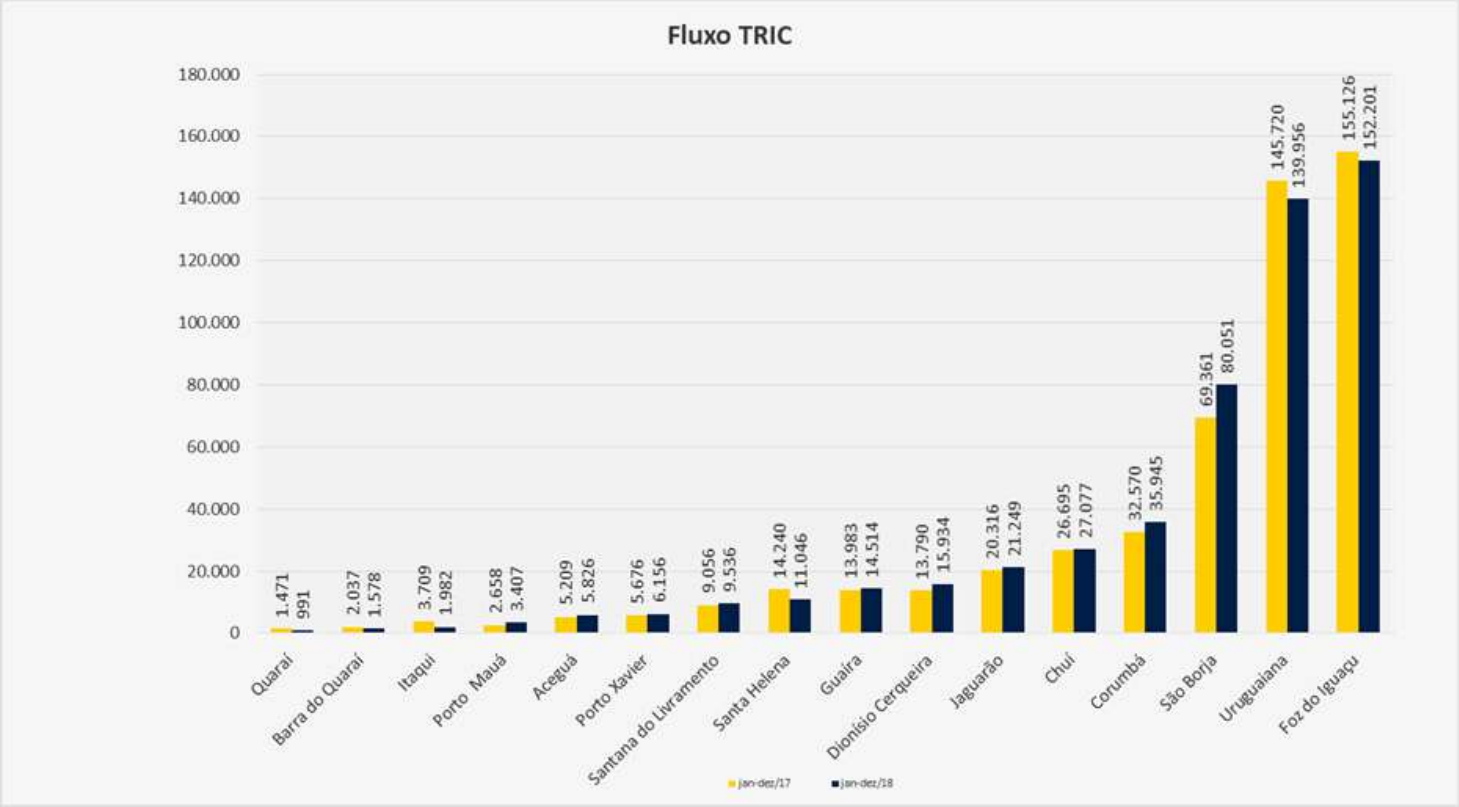
Fluxo do TRIC

Dezembro 2018

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-Dez 2017	Jan-Dez 2018	Δ	Nov 2018	Dez 2018	Δ	Dez 2017	Dez 2018	Δ	Jan/17 Dez/17	Jan/18 Dez/18	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	3.501	1.916	-45,27%	159	114	-28,30%	114	114	0,00%	3.501	1.916	-45,27%
			Exportação	208	66	-68,27%	3	3	0,00%	9	3	-66,67%	208	66	-68,27%
			Total	3.709	1.982	-46,56%	162	117	-27,78%	123	117	-4,88%	3.709	1.982	-46,56%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	25.626	32.403	26,45%	2.651	2.651	0,00%	2.179	2.651	21,66%	25.626	32.403	26,45%
			Exportação	43.735	47.648	8,95%	4.126	2.665	-35,41%	3.548	2.665	-24,89%	43.735	47.648	8,95%
			Total	69.361	80.051	15,41%	6.777	5.316	-21,56%	5.727	5.316	-7,18%	69.361	80.051	15,41%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	3.074	3.702	20,43%	138	200	44,93%	144	200	38,89%	3.074	3.702	20,43%
			Exportação	2.602	2.454	-5,69%	180	95	-47,22%	257	95	-63,04%	2.602	2.454	-5,69%
			Total	5.676	6.156	8,46%	318	295	-7,23%	401	295	-26,43%	5.676	6.156	8,46%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	6.566	6.451	-1,75%	500	448	-10,40%	363	448	23,42%	6.566	6.451	-1,75%
			Exportação	7.224	9.483	31,27%	835	649	-22,28%	904	649	-28,21%	7.224	9.483	31,27%
			Total	13.790	15.934	15,55%	1.335	1.097	-17,83%	1.267	1.097	-13,42%	13.790	15.934	15,55%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	41.384	41.250	-0,32%	4.851	3.604	-25,71%	3.163	3.604	13,94%	41.384	41.250	-0,32%
			Exportação	104.336	98.706	-5,40%	6.423	6.277	-2,27%	8.727	6.277	-28,07%	104.336	98.706	-5,40%
			Total	145.720	139.956	-3,96%	11.274	9.881	-12,36%	11.890	9.881	-16,90%	145.720	139.956	-3,96%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	4	1	-75,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	4	1	-75,00%
			Exportação	2.654	3.406	28,33%	277	258	-6,86%	259	258	-0,39%	2.654	3.406	28,33%
			Total	2.658	3.407	28,18%	277	258	-6,86%	259	258	-0,39%	2.658	3.407	28,18%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	PY + AR	Imp.PIA/PTN	85.455	81.577	-4,54%	8.073	7.591	-5,97%	5.610	7.591	35,31%	85.455	81.577	-4,54%
			Exp. PIA/PTN	69.671	70.624	1,37%	5.619	5.425	-3,45%	5.478	5.425	-0,97%	69.671	70.624	1,37%
			Total PIA/PTN	155.126	152.201	-1,89%	13.692	13.016	-4,94%	11.088	13.016	17,39%	155.126	152.201	-1,89%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importçio	12.341	9.338	-24,33%	1.329	1.209	-9,03%	897	1.209	34,78%	12.341	9.338	-24,33%
			Exportação	1.899	1.708	-10,06%	158	110	-30,38%	321	110	-65,73%	1.899	1.708	-10,06%
			Total	14.240	11.046	-22,43%	1.487	1.319	-11,30%	1.218	1.319	8,29%	14.240	11.046	-22,43%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	10.370	10.672	2,91%	1.367	909	-33,50%	736	909	23,51%	10.370	10.672	2,91%
			Exportação	3.613	3.842	6,34%	243	150	-38,27%	345	150	-56,52%	3.613	3.842	6,34%
			Total	13.983	14.514	3,80%	1.610	1.059	-34,22%	1.081	1.059	-2,04%	13.983	14.514	3,80%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	4.136	4.481	8,34%	542	420	-22,51%	277	420	51,62%	4.136	4.481	8,34%
			Exportação	1.073	1.345	25,35%	104	121	16,35%	72	121	68,06%	1.073	1.345	25,35%
			Total	5.209	5.826	11,84%	646	541	-16,25%	349	541	55,01%	5.209	5.826	11,84%

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-Dez 2017	Jan-Dez 2018	Δ	Nov 2018	Dez 2018	Δ	Dez 2017	Dez 2018	Δ	Jan/17 Dez/17	Jan/18 Dez/18	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	859	394	-54,13%	30	35	16,67%	54	35	-35,19%	859	394	-54,13%
			Exportação	1.178	1.184	0,51%	125	52	-58,40%	78	52	-33,33%	1.178	1.184	0,51%
			Total	2.037	1.578	-22,53%	155	87	-43,87%	132	87	-34,09%	2.037	1.578	-22,53%
Chuí	Chuy	UY	Importação	6.928	7.320	5,66%	654	558	-14,68%	718	558	-22,28%	6.928	7.320	5,66%
			Exportação	19.767	19.757	-0,05%	1.670	1.595	-4,49%	1.774	1.595	-10,09%	19.767	19.757	-0,05%
			Total	26.695	27.077	1,43%	2.324	2.153	-7,36%	2.492	2.153	-13,60%	26.695	27.077	1,43%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	8.634	7.879	-8,74%	836	690	-17,46%	505	690	36,63%	8.634	7.879	-8,74%
			Exportação	11.682	13.370	14,45%	1.159	1.059	-8,63%	1.225	1.059	-13,55%	11.682	13.370	14,45%
			Total	20.316	21.249	4,59%	1.995	1.749	-12,33%	1.730	1.749	1,10%	20.316	21.249	4,59%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	1.290	799	-38,06%	29	24	-17,24%	72	24	-66,67%	1.290	799	-38,06%
			Exportação	181	192	6,08%	62	19	-69,35%	15	19	26,67%	181	192	6,08%
			Total	1.471	991	-32,63%	91	43	-52,75%	87	43	-50,57%	1.471	991	-32,63%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	2.640	2.188	-17,12%	222	165	-25,68%	140	165	17,86%	2.640	2.188	-17,12%
			Exportação	6.416	7.348	14,53%	621	658	5,96%	644	658	2,17%	6.416	7.348	14,53%
			Total	9.056	9.536	5,30%	843	823	-2,37%	784	823	4,97%	9.056	9.536	5,30%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	3.250	7.123	119,17%	975	558	-42,77%	362	558	54,14%	3.250	7.123	119,17%
			Exportação	29.320	28.822	-1,70%	2.857	2.517	-11,90%	2.412	2.517	4,35%	29.320	28.822	-1,70%
			Total	32.570	35.945	10,36%	3.832	3.075	-19,75%	2.774	3.075	10,85%	32.570	35.945	10,36%

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

ABRIL	MAIO	JUNHO
02 Dia das Ilhas Malvinas	01 Dia do Trabalhador	12 Dia da Paz no Chaco
19 Declaração da Independência	15 Independência do Paraguai	17 Morte do General Martín Miguel de Güemes
21 Páscoa	18 Batalha de Las Piedras	19 Nascimento de José Artigas
Tiradentes	21 Dia das Glórias Navais	20 Corpus Christi
23 Dia dos 33 Orientais	25 Revolução de Maio	Dia da Bandeira
		29 São Pedro e São Paulo

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Semana Santa	18/04/2019 (quinta-feira) 19/04/2019 (sexta-feira) 21/04/2019 (domingo)	16:00 às 22:00 06:00 às 12:00 16:00 às 22:00
Corpus Christi	20/06/2019 (quinta-feira) 23/06/2019 (domingo)	06:00 às 12:00 16:00 às 22:00

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Quarta-feira 17 de abril	20h às 23h59min	Ascendente (saída)
Domingo - 21 de abril	20h às 23h59min	Descendente (regresso)
Sexta-feira - 14 de junho	20h às 23h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira - 17 de junho	18h às 23h59min	Descendente (regresso)
Quinta-feira - 20 de junho	20h às 23h59min	Ascendente (saída)
Domingo - 23 de junho	06h às 9h59min	Descendente (regresso)

Fonte: www.argentina.gob.ar/seguridadvial

SOLUÇÕES INTELIGENTES EM TRANSPORTES

ATRHOL
Agência e Transportes Horizontina Ltda.

ESPECIALIZADA NO TRANSPORTE PESADO

Transportando máquinas e implementos agrícolas, com equipamentos adequados e dimensionados dentro da legislação.

FROTA RASTREADA

Frota equipada com rastreadores híbridos, habilitados no Brasil e Exterior, controle de transit-time e informações online para os clientes integrado com Sistema de Gerenciamento de Risco e apólice de seguro total.

TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

NACIONAL

Abrangência em todo o território nacional, credenciada junto à Receita Federal para trânsitos aduaneiros (DTA), garantia ilimitada e habilitação para transportar na Zona Franca de Manaus e Zona Franca Ocidental.

INTERNACIONAL

Abrangência em grande parte da América do Sul, com permissões bilaterais entre Brasil, Uruguai, Paraguai, Argentina, Chile, Bolívia e Peru, com habilitação de regimes especiais.

FORNECEDOR QUALIFICADO

Reconhecimentos junto aos clientes na qualidade dos serviços prestados.

ESPAÇO PARA ARMAZENAMENTO

Estruturas físicas de mais de 40.000m para acondicionamento e consolidação de cargas, contando com armazéns, rampas e docas próprias, agilizando o tempo de carga, descarga e liberação.

www.atrhol.com.br

Prêmio Qualidade RS PGQP
BRONZE em 2018

40 ANOS
1978 - 2018

CERTIFICADO DIGITAL SAFEWEB É NA ABTI

MELHOR CUSTO X BENEFÍCIO DO MERCADO

e-CPF
a partir de
R$ 150,00

e-CNPJ
a partir de
R$ 230,00

Pague em até 3x no cartão

Desconto especial para associados

www.abti.org.br
+55 (55) 3413-2828
Rua General Bento Martins, 2350
Centro, Uruguaiana/RS - Brasil - Cep: 97501-546

ABTI

plano digital
certificação

safeweb