revista
Cenário do Transporte

ANO XV – EDIÇÃO 59 – 1º TRIMESTRE 2021

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Demora na liberação de cargas causa prejuízos de US$ 36 milhões ao ano

Prazo médio de espera dobrou a partir da pandemia

Trânsito de caminhões nas fronteiras cresce 1,54% em 2020

Entre em contato conosco!

Estamos à disposição para atendê-lo.

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

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

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

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

ABTI

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

Paulo Rocha
Comercial
projetos@abti.org.br
skype: projetos.abti
Ramal: 207

Gabrielly Correia
Assistente Executiva
executivo@abti.org.br
skype: executivo.abti
Ramal: 200

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

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana/RS - Brasil - Fone +55 (55) 3413.2828 - abti@abti.org.br

associacaoabti | associacaoabti | associacaoabti | abti | associacaoabti

"Os países do Mercosul precisam ser mais competitivos no comércio exterior, e o transporte rodoviário deseja cumprir com eficiência e produtividade a sua parte neste contexto"

A construção do futuro

Ter uma agenda positiva como norte, é muito importante para construir um futuro cada vez melhor. A ABTI tem sido uma Entidade que prima pela determinação de conformar um transporte rodoviário internacional cada vez mais competitivo e eficiente, o que, em última análise, converge à visão de um futuro mais próspero. Nesta edição da revista Cenário do Transporte registramos diversos acontecimentos que atestam que nosso esforço pela melhoria contínua faz sentido. Uma notícia registra que o movimento de caminhões nas fronteiras do Mercosul cresceu 1,54% em 2020, em meio a maior crise sanitária já vista. E não foram poucas as dificuldades que tivemos de superar para manter nossos serviços. Em sentido oposto, outra notícia dá conta que o Brasil cresceu apenas 1,31% na última década. No entanto, neste mesmo período o TRIC cresceu em índices muito superiores. Isto demonstra a importância do comércio internacional e o acerto do Mercosul, mesmo diante de suas imperfeições.

Mas voltando à agenda positiva, a Associação está dando continuidade ao projeto de construção de sua sede própria. Foi uma decisão tomada pela Diretoria no ano de 2019, que no atual mandato demos continuidade. Temos a expectativa de concluir a obra ainda este ano, caso se consiga vencer todas as dificuldades da pandemia que diminuíram a disponibilidade de prestação de serviços relacionados à construção civil.

Uma forma igualmente adequada de ver as questões do transporte internacional é o fato de que, mesmo diante da crise sanitária, nenhuma das frentes de atuação da Entidade foram interrompidas. Continuamos com elevado protagonismo nos ministérios em Brasília, nos organismos de representação como as COLFACs, e com os governos estaduais e municipais onde nossa atividade acontece.

Em nossa matéria de capa alertamos para o tamanho do prejuízo ocasionado por um dia a mais de espera de um caminhão em fronteira, conforme temos verificado atualmente em Paso de los Libres/AR. Os países do Mercosul precisam ser mais competitivos no comércio exterior, e o transporte rodoviário deseja cumprir com eficiência e produtividade a sua parte neste contexto.

Por fim, desejo ressaltar que estamos atentos ao início da vacinação no Brasil e a definição dos públicos prioritários, na qual o transporte está incluído. Vencida a etapa da população mais idosa e dos profissionais da saúde, precisamos proteger uma atividade que é essencial ao abastecimento do país. E principalmente, que não faltou em seu compromisso, em nenhum momento da pandemia.

Boa leitura

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

Dificuldades operacionais do COTECAR dobram o prazo médio de liberação dos caminhões

A falta de sintonia entre os organismos de controle, somada à carência de pessoal e à burocracia endêmica causam prejuízos anualizados de US$ 32 milhões ao ano nesta passagem de fronteira

O movimento de caminhões nas fronteiras cresceu 1,54% em 2020

06

Destino da concessão da travessia São Borja – Sto Tomé e operação do CUF estão indefinidos

08-09

Brasil apresenta estagnação da economia em uma década

29

Sumário

ANO XV - EDIÇÃO 59 - 2021

GERAIS
O novo projeto da sede própria da ABTI **07**

TRANSPORTE
Associação faz pleitos ao Ministério da Infraestrutura **10-11**

ENTREVISTA
Eleições municipais: Conheça os planos para o transporte internacional dos prefeitos de Uruguaiana, Jaguarão e São Borja **13-16**

TRANSPORTE
ABTI e Feaduaneiros encaminham projeto de estímulo ao transporte internacional em Uruguaiana **18**

GERAIS
O papel das COLFACs na busca da melhoria do comércio exterior **24-25**

ENTIDADES
Associação se engaja com entidades sindicais do transporte **26**

RECURSOS HUMANOS
Colaboradores da ABTI: uma equipe nota 100 **28**

TECNOLOGIA
Alternativas ao WhatsApp oferecem mais segurança e sigilo **30-31**

GERAIS
Ministério Público Federal cobra providências do VIGIAGRO **32**

FLUXO DO TRIC
Confira o movimento do transporte internacional de 2020 em todas as fronteiras do Mercosul **36-37**

GERAIS
Governo Federal anuncia programa de estímulo para cidades de fronteira **38**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
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
Clóvis Dall'Agnol

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
Nolar Vicente Sauer
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck (em memória)
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva

COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Trânsito de caminhões nas fronteiras cresce 1,54% em 2020

O ano de 2020 entrou para a história como o da pandemia.

O mundo inteiro fez um enorme esforço para proteger a população mais vulnerável. O impacto inicial da decretação de pandemia foi a paralização das atividades econômicas, exceto as essenciais. Os efeitos desta medida foram drásticos. O desabastecimento de cadeias produtivas desequilibrou oferta e demanda. Passado cerca de um ano do início desta crise sanitária, ainda existem reflexos deste episódio.

Entre o segundo e o terceiro trimestre de 2020 as grandes instituições econômicas internacionais começaram a anunciar as perdas de atividade econômica. Estava decretada a recessão: maior ou menor, conforme o país e o fôlego de sua economia.

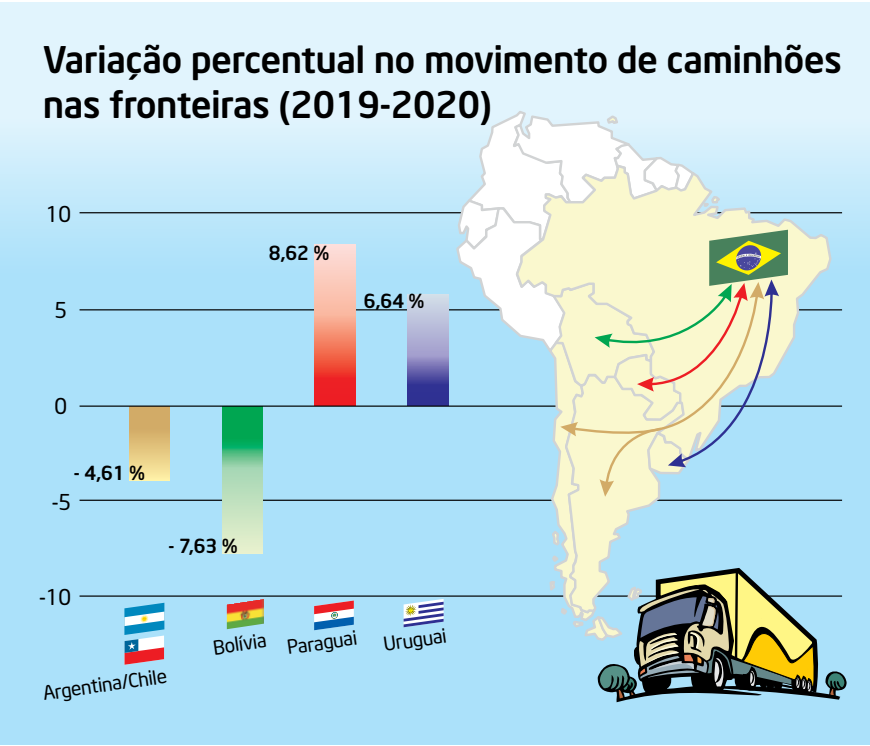
Na América do Sul as projeções do FMI (Fundo Monetário Internacional) apontavam uma redução do PIB de 11,8% na Argentina, 5,8% no Brasil, 4,5% no Uruguai e 4,0% no Paraguai.

Porém o transporte rodoviário internacional de cargas, definido como essencial, não parou. Em meio à pandemia sofreu muito para reorganizar suas equipes, sobretudo as operacionais. Manteve em trabalho remoto colaboradores classificados nos grupos de risco. Teve de substituir motoristas enquadrados nesta condição. E sobretudo, teve de se adequar a muitos novos controles e exigências sanitárias, horários de atendimento mais exíguos, e ainda, de forma imponderável, suportar tratamentos desumanos de seus motoristas, sobretudo em províncias argentinas.

Mas a queda do PIB do Brasil foi menor que o previsto: entre 4,5% e 5,0%. E em contexto muito próprio, o transporte internacional experimentou um crescimento de 1,54% no trânsito de caminhões nas fronteiras.

Segundo levantamento exclusivo da ABTI, que mede mensalmente o movimento em todas as fronteiras desde a cidade de Corumbá/MS (fronteira da Bolívia), contornando todos os passos de fronteiras com o Paraguai, Argentina (Chile como continuação) e Urugu ai, até o Chuí, em 2020 transitaram 532.049 caminhões (exportação/importação), resultando num saldo positivo de 8.096 caminhões, quando comparado com 2019.

Nota: *veja descrição detalhada por cidade nas páginas 36/37 (Fluxo do TRIC).*



Associação aprova novo projeto da sede própria

Prédio terá dois pavimentos. Inicialmente serão construídos 370 m²

O projeto de construção da sede própria da ABTI foi revisado e passou por alterações resultantes da pandemia. Em dezembro de 2019 o primeiro projeto já estava pronto, e havia sido submetido à Diretoria para apreciação. Naquela ocasião ele foi aprovado e o passo seguinte foi buscar orçamentos para sua execução. Decorridos cerca de 90 dias surge a pandemia. A prioridade da Associação passou a ser o suporte às operações de transporte nas fronteiras, que passaram por um dos momentos mais tumultuados de sua história.

Ainda assim, a diretora executiva da Entidade deu curso às providências, tais como: a aprovação na Prefeitura de Uruguaiana, orçamentos para a obra e para a demolição do prédio hoje existente no terreno. No entanto as experiências vivenciadas ao longo de 2020 provocaram uma reflexão sobre as rápidas mudanças de hábitos impostas pelo distanciamento social e a adoção de novas tecnologias para promover reuniões.

As estruturas pensadas para a sede passaram a ser questionadas quanto à sua aplicabilidade. A edificação de um auditório, por exemplo, deixou de ser uma prioridade. Por decisão da Diretoria, foi solicitado à arquiteta Victória Amarante que fossem feitas readequações ao projeto, interpretando a nova realidade e as demandas mais imediatas de uma sede.

"Como o mundo vai mudar após a Covid-19 ainda é desconhecido, no entanto, uma coisa é definitiva, a maneira como ocupamos espaços de trabalho será diferente da era pré-pandemia. Com isso, houve a necessidade de olhar para o projeto com novos olhos e adaptar o programa de necessidades da associação. Isto é, deixar em segundo plano áreas de auditório e salas de reuniões com maior capacidade de pessoas e dar prioridade às atividades rotineiras dos colaboradores", explica a arquiteta.

Segundo ela, a nova proposta conta com aproximadamente 370 m², divididos em dois pavimentos, mantendo a percepção do projeto de desenvolver um local de trabalho aberto para promover a integração de alguns setores da empresa, salas fechadas para reuniões e com maior privacidade quando necessário. "Mas nessa proposta contaremos com um espaço comum para socialização ao ar livre, no segundo pavimento" acrescenta Amarante.

A arquiteta destaca que mesmo com as adaptações, foi mantida a identidade visual do projeto anterior, utilizando acabamentos modernos, linhas retas e panos de vidro na fachada.

Superada esta fase de revisão do projeto, a ABTI está tomando providências para a demolição da casa que ocupa o terreno de 800 m².

Terreno tem 800 m². Demolição é a primeira providência.

Concessão da Mercovia encerra em agosto deste ano

Múltiplas visões se apresentam para o futuro da travessia e do CUF

Em agosto vindouro encerra o contrato de concessão da ponte da Integração, que liga São Borja e Santo Tomé. A travessia foi construída pelo Brasil e a Argentina mediante uma concorrência internacional modelada por meio de PPP (parceria público-privada).

Com 1400 metros de extensão, a obra também envolveu outros 14 km de acessos às duas cidades. O investimento total foi de 32 milhões de dólares, e incluiu a edificação dos CUF - Centro Unificado de Fronteiras. Metade desta soma foi paga pelos dois países, e a outra parte, pelo consórcio empresarial Mercovia, vencedor da licitação. A contrapartida foi a exploração da travessia mediante pedágio, e do CUF por tarifa, ao longo de 25 anos.

A obra foi inaugurada em 9 de dezembro 1997 pelos presidentes dos dois países, Fernando Henrique Cardoso e Carlos Menem. À travessia binacional foi agregada a operação de uma aduana internacional integrada, o Centro Unificado de Fronteira, que se localiza do lado argentino.

A experiência de privatização revelou-se bem sucedida. O CUF tornou-se destacada opção para a transposição de fronteira, graças à qualidade dos serviços prestados pela concessionária, que marca por sua agilidade decorrente da integração total dos procedimentos. O Centro possui um sistema automatizado de monitoramento que permite ao transportador acompanhar a movimentação da carga, tornando-se referência na atividade. Em 2020, 31% do fluxo de transporte internacional entre Brasil e Argentina/Chile teve curso nesta fronteira (68.000).

Um cenário diverso se conforma em 2021

Para a implantação desta ligação e viabilização do projeto, houve a combinação da construção da ponte e a exploração do centro unificado. A operação do CUF se dá no território argentino. Tão inusitada quanto foi a solução para a construção da travessia e a operação do CUF, precisará ser a renovação da concessão mediante nova licitação ou a estatização do Centro, por parte do governo argentino, com ou sem a anuência do governo brasileiro, visto que não há clareza sobre isso.

As duas estruturas (CUF e ponte) se misturaram de maneira

a exigir uma revisão do assunto. Os governos do Brasil e Argentina são os proprietários da ponte. Mas existem outras interpretações quanto ao CUF. Ademais, mesmo não sendo uma percepção explicita do atual governo argentino, verifica-se uma tendência de estatização, que pode interferir no destino do Centro. Esta observação ganhou peso porque o Cotecar, em Paso de los Libres, chegou a ser licitado no final do governo Macri, porém o governo atual sepultou o processo.

Em janeiro deste ano o ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas, participou de uma reunião virtual com o embaixador do Brasil na Argentina, Reinaldo José Almeida Salgado, para tratar sobre a relação bilateral entre os países. Um tema central da reunião foi o encerramento da concessão da Ponte da Integração, que liga as cidades de São Borja (Brasil) e São Tomé (Argentina). O Ministério compreende a importância desta rota de comércio, com destaque para a indústria automotiva, que tem sido um dos pilares da economia dos dois países.

A ABTI demandou que o assunto seja abordado na próxima reunião bilateral entre os países, que foi solicitada com urgência. Nos dias 10 e 11 de fevereiro duas comitivas de representantes de diferentes organismos públicos do Brasil e Argentina visitaram as instalações da CUF para realizar uma inspeção conjunta. Em conversas informais as delegações deixaram entrever uma tendência de manter o modelo privado. Mas as decisões maiores se darão em outro escalão.

Prefeito de São Borja vai a Brasília

Com o apoio do senador Luis Carlos Heinze, uma comitiva liderada pelo prefeito de São Borja esteve na capital federal em 25 de janeiro para marcar a posição do município diante da questão da travessia internacional. Eduardo Bonotto defende que se mantenha o modelo privado de operação, mas deseja que não se cobre pedágio para o trânsito vicinal. A opção pelo modelo privado também é defendida pela municipalidade de Santo Tomé.

A manifestação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, é pelo fim do pedágio, visto como muito caro, mas pela manutenção da concessão do CUF à iniciativa privada. Ressalvando a possibilidade legal, ele defende que o atual contrato seja estendido até que se defina a nova licitação.

Os encontros em Brasília resultaram na decisão de se criar um grupo de trabalho para tratar deste assunto.

Por outro lado, a Mercovia demanda a prorrogação da concessão em razão de desequilíbrios contratuais.

O assunto se mostra multifacetado e complexo, com razões diversas para cada ente envolvido: governos municipais e federais, iniciativa privada, concessionária e usuários. As circunstâncias indicam que o desfecho do assunto transcenderá o fim do contrato.

Reuniões em Brasília buscaram obter posicionamento do governo federal

ABTI encaminha demandas do Transporte Internacional através do Ministério da Infraestrutura

A ABTI encaminhou ao Ministério de Infraestrutura um conjunto de reivindicações que reflete as questões mais demandadas por seus associados. A iniciativa atende solicitação da Secretaria Nacional de Transportes Terrestre – SNTT, órgão com o qual a Entidade mantém interlocução regularmente. Os temas permeiam outros ministérios. Porém são todos relacionados ao transporte internacional, tendo como eixo de influência a pasta de Infraestrutura, que tem competência para este setor econômico.

Separados em tópicos, de acordo com a área governamental envolvida, os assuntos apontados reúnem os problemas que a Associação vem trabalhando nos últimos tempos.

Preocupações com a segurança do transporte permeia propostas para Ministério da Justiça e demanda revisão de critérios para multas que envolvam furtos de carga

Problemas relacionados ao MAPA – VIGIAGRO

A carência de servidores tem provocado um aumento considerável dos tempos em fronteira, além de prejudicar os processos em andamento. A questão se agravou a partir da pandemia. A ABTI sugere o remanejo de auditores fiscais agropecuários (agrônomos e veterinários), agregando a possibilidade de que o Ministério da Agricultura realize contratações emergenciais por um prazo limitado, até que seja concluída a reforma administrativa.

Foi sugerido também que o órgão desenvolva um sistema que auxilie no procedimento de controle documental. Este processo já foi mapeado nos trabalhos do Procomex, o que contribuiu para a redução de tempo na conferência de dados, mas o MAPA/VIGIAGRO necessita de dotação orçamentária para poder implantar um sistema para simplificar este trabalho.

A ABTI também propõe que se adote um sistema de gerenciamento de risco para que sejam fiscalizados aqueles produtos mais sensíveis ou os operadores que mais cometem erros.

Padronização de horários dos órgãos intervenientes

Persiste a realidade de que cada órgão trabalha em um horário e modalidade de atendimento, consonante com seus interesses, e não do público a ser atendido. É imprescindível a adoção de uma padronização,

principalmente para harmonizar com os órgãos estrangeiros na ACI – Área de Controle Integrado.

Questões de Infraestrutura

Com o fim do contrato de concessão do Centro Unificado de Fronteira - CUF, localizado em São Borja - Santo Tomé, previsto para agosto deste ano, a Associação defende a necessidade de manter a qualidade dos serviços prestados. A ponte da integração, patrimônio binacional, presentemente integra esta concessão, e o pedágio é parte da tarifa paga pelos caminhões que utilizam esta fronteira. A ABTI destacou a importância de se realizar uma nova licitação ou estender a concessão vigente até que se encontre uma solução adequada.

A partir de um projeto já realizado pelo DNIT, existe a viabilidade de se implantar mais uma pista simples na Ponte Internacional Getúlio Vargas - Agustín Pedro Justo (Uruguaiana - Paso de los Libres). Esta via vai ocupar o espaço ferroviário, e conferirá maior aproveitamento e produtividade. Ele poderá dispor de um semáforo para definir a direção do fluxo conforme a melhor conveniência de escoamento.

O contrato de conservação e manutenção da BR 472, entre a Barra do Quaraí e a ponte de Ibicuí, é insuficiente para manter a rodovia, frente ao considerável fluxo de veículos que transportam as cargas entre o Brasil - Argentina e Chile. A Associação sugere que este contrato tenha as mesmas condições hoje previstas entre a Ponte de Ibicuí e São Borja, na continuação da BR 472. A ABTI também sugeriu ao Ministério de Infraestrutura que se contrate um serviço de sinalização para as BRs 472 e 290, que presentemente não estão contempladas neste aspecto.

Aspectos de atribuição do Ministério da Justiça e Segurança Pública

Para registrar a saída e ingresso no território brasileiro, os motoristas necessitam deixar o caminhão a beira das rodovias e ir até a Polícia Federal para formalizar o trâmite migratório. A ABTI propõe uma automatização do procedimento para motoristas, por meio digital através da antecipação da informação ou a tramitação nas ACI (Áreas de Controle Integrado).

Com o propósito de auxiliar no combate ao roubo de veículos e cargas, a Entidade sugere a ampliação do cercamento eletrônico e videomonitoramento das rodovias. Acrescenta ainda a sugestão de instalação de câmeras em locais estratégicos nas rodovias, que podem ser incorporadas em monitoramentos pré-existentes.

Encaminhamentos relacionados ao Ministério da Economia/ Receita Federal

A ABTI propõe que seja excluída a penalização em episódios nos quais fique comprovado que o transportador não teve responsabilidade na violação de volume ou unidade de carga que contenha mercadoria sob controle aduaneiro, ou de dispositivo de segurança. A legislação vigente penaliza transportadores com multas de R$ 2.000,00. A Entidade explicou que na maioria das vezes não se trata de uma imperícia, descuido ou facilitação. São casos de furtos/roubos durante o trajeto, que, destaque-se, é o determinado pela Receita Federal.

A Receita Federal alterou os procedimentos de controle das exportações tendo eliminado a digitação redundante de informações. A partir da modificação, a empresa de transporte internacional que cometer erros na manifestação é penalizada com multa de R$ 5.000,00. A ABTI sugere que a multa tenha como base o valor do frete, oferecendo o mesmo tratamento dado ao exportador, que tem de pagar um porcentual sobre o valor da mercadoria, em caso de erros.

Propostas à Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT (SUROC)

O transporte internacional há dois anos aguarda a automatização no procedimento de modificação de frota. Existe um projeto de disponibilização de um sistema para substituir o SCF. Seria como o "RNTRC Digital" para o internacional.

A emissão de Licenças Originárias e Complementares depende de um visto da Diretoria Colegiada, que tem atrasado sobremaneira esta tramitação. Em tempo anterior houve uma delegação de competência, que restou cancelada, tornando os processos mais burocráticos e lentos, pois além do prazo para tramitação do processo na SUROC, agora soma-se o prazo de vista da Diretoria Colegiada. A ABTI propõe a revisão do Artigo 10º, que versa sobre este procedimento.

Demanda ao DENATRAN

Ainda que a integração de dados com a ANTT tenha produzido bons resultados, persistem as inconsistências na migração de dados de veículos dos estados para a base nacional ou com erros pela falta de padronização. No transporte internacional, as informações enviadas pela ANTT aos demais países é tomada como verdadeira, e as diferenças são consideradas adulterações.

Transporte Internacional Rodoviário de Cargas

COORDENAÇÃO COM O EXPORTADOR

Acompanhamos e coordenamos com o exportador o tipo de veículo a ser utilizado, dependendo da carga que você precisa transportar.

ÁGIL ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA

Garantia do intercâmbio de documentação, para simplificar os procedimentos de trânsito e alfandegários.

ARMAZENAMENTO DE CARGAS

Oferecemos aos nossos clientes o armazenamento de cargas em fronteira, sem custo.

ACOMPANHAMENTO POR SATÉLITE

Informações periódicas sobre o status das cargas, porta a porta, através de rastreamento por satélite.

BASE OPERACIONAL EM FRONTEIRA

Base operativa na fronteira, com pessoal dedicado ao acompanhamento das cargas dentro das alfândegas Brasileiras e Argentinas.

EXECUTIVO DE CONTAS EXCLUSIVAS

A política de atendimento da GO Transportes Brasil é atribuir a cada cliente um executivo de conta que possa fornecer assistência personalizada a todos os tipos de necessidades comerciais e operacionais.

A GTBR ratifica no Brasil o sucesso da Go Trans SRL na Argentina.

URUGUAIANA - BRASIL
Flávio Santos
+55 55 99910-3400
flavio.santos@gotranssrl.com
Luiz Everson
+55 55 98417-9446
luiz.everson@gotranssrl.com

CÓRDOBA - ARGENTINA
Nahuel Carrizo
+54 9 351 235 1928
nahuel.carrizo@gotranssrl.com
Simon Destefanis
+ 54 9 351 552 3627
simon.destefanis@gotranssrl.com

www.gotranssrl.com | GTBR - Go Transporte Brasil | @gtbrgotransportebrasil

Prefeitos reeleitos em três cidades de fronteira

Ainda que o transporte internacional seja regido por uma legislação nacional ou multilateral/binacional, de fato é pelas cidades que trafegam os caminhões em trânsito internacional. Muitos aspectos do setor dependem da atenção municipal. No RS três cidades que tem destaque neste cenário tiveram seus prefeitos reeleitos. Contam com quatro anos de experiência, e conhecem o transporte internacional. A revista Cenário do Transporte entrevista estes gestores para conhecer seus planos de ação para o segmento.

URUGUAIANA

"Um distrito rodoviário ou logístico seria altamente benéfico para que o setor pudesse crescer ainda mais em nosso município"

Ronie Mello

RONNIE MELLO, 39 anos, é advogado. Sua reeleição, com 72,68% dos votos, revela alta aprovação de sua gestão municipal. Ao mesmo tempo, consolida uma posição de liderança regional para um político jovem. Habilita Mello a postular cargos públicos em âmbito regional e nacional, a partir de Uruguaiana.

P- O transporte rodoviário de cargas tem um protagonismo histórico na cidade. Quais são os planos de sua segunda gestão para este setor?

R- Penso que Uruguaiana vem passando por um processo de avanço e desenvolvimento bastante próspero. O setor comercial da cidade foi um ponto fora da curva durante a pandemia e a crise econômica causada pelo novo coronavírus. Tivemos resultados bastante satisfatórios nos últimos meses, principalmente no setor dos free shops. Uruguaiana está bem estruturada para uma recuperação econômica rápida assim que a vida voltar ao normal. Os transportes estão aliados a esse setor e esse crescimento. Dar continuidade às boas relações com as cidades e os países vizinhos também é fundamental.

P- Quais são as maiores carências da cidade no que tange a ser o principal acesso rodoviário para a Argentina e o Chile?

R- Uruguaiana pode e vai elevar seu patamar nos próximos anos. A estrutura da cidade ainda não está no nível que traçamos como meta, apesar de ter melhorado nos últimos tempos. Estamos buscando expandir as opções aos visitantes. Aproveitar o movimento que o turismo de compras tem nos proporcionado para aumentar o leque de atrativos às pessoas que vêm aqui ou estão de passagem pelo município.

P- O Governo Federal contempla adequadamente o munícipio em termos de infraestrutura?

R- Creio que contempla da melhor forma que pode. Não podemos deixar de lembrar da crise que o país vem atravessando nos últimos anos e também das perdas econômicas causadas pela pandemia.

P- A instalação de uma planta empresarial para transportadoras na cidade pode incentivar o setor a ampliar a presença desta atividade em Uruguaiana?

R- Muito. Um distrito rodoviário ou logístico, uma espécie de plataforma logística, onde fossem loteados terrenos para a instalação de transportadoras, seria altamente benéfico para que o setor pudesse crescer ainda mais em nosso município, que já tem uma privilegiada posição geográfica dentro do contexto do Mercosul. Possibilitar esse incentivo auxilia a potencializar ainda mais o segmento, que tem como reforço nessa esfera, o comércio exterior. Além disso, poderíamos ter ainda mais fluxo de mercadorias por aqui, pois as transportadoras é que definem onde irão passar as mercadorias que transportam. Ou seja, essa definição incentiva por demais o setor e seria altamente benéfico para Uruguaiana.

P- Como o executivo municipal pode contribuir para melhorar a segurança dos usuários do Porto Seco?

R- Penso que implantação do cercamento eletrônico vai também colaborar e melhorar a segurança de quem utiliza o Porto Seco. Cada região e estabelecimento tem suas peculiaridades, entretanto com um mapeamento correto e uma estratégia bem elaborada creio que podemos avançar nesse sentido também na área do Porto Seco.

P- ABTI e Feaduaneiros estão propondo um "Corredor Seguro" para o transporte internacional no trecho entre a PRF na BR, e a ponte internacional. Em que medida a Prefeitura pode contribuir para que esta proposta avance?

R- O monitoramento por câmeras de segurança do Corredor Seguro seria uma grande contribuição do município para que o setor de logística conseguisse conter possíveis ataques da criminalidade. Dessa forma, estaríamos contribuindo ainda mais para o chamado cercamento eletrônico, estendendo essa dinâmica até o Trevo do Aeroporto, por exemplo. E num futuro bem próximo até o Trevo de Acesso a BR 472, que liga Uruguaiana à Barra do Quaraí. A possibilidade de instalação de outros postos de Guarda Municipal também poderia ser estudada, proporcionando ainda mais segurança ao setor.

P- Verifica-se que muitas vias urbanas utilizadas se encontram mal conservadas. A Prefeitura tem condições de fazer investimentos na manutenção destas ruas?

R- Essa foi uma das demandas mais recorrentes durante a campanha eleitoral de 2020. Infelizmente, assumimos a Prefeitura numa péssima situação financeira em janeiro de 2017. Durante o primeiro mandato tivemos que dar prioridade às coisas vitais. Tivemos que fazer escolhas. Ao longo do tempo, conseguimos pagar dívidas, reduzir gastos, e hoje a situação é um pouco melhor. Esse quadro mais favorável nos credencia a poder investir mais em infraestrutura a partir de agora.

JAGUARÃO

"Desejamos viabilizar o projeto da construção de uma segunda ponte sobre o rio Jaguarão"

FÁVIO TELIS, 46 anos, é médico. Nasceu no Uruguai, é brasileiro naturalizado. Conquistou a reeleição com 60,48% dos votos, demonstrando que seu primeiro mandato recebeu alta aprovação na cidade. Nos últimos anos a cidade de Jaguarão cresceu em preferência como passo de fronteira para o Uruguai. Telis vem trabalhando para que uma nova ponte internacional seja construída nesta cidade que faz fronteira com Rio Branco. A icônica ponte Mauá recentemente completou 90 anos, e indica certo esgotamento para o tráfego pesado das modernas composições rodoviárias. O prefeito reeleito terá mais quatro anos para atingir o objetivo de melhorar a infraestrutura viária desta transposição, atraindo ainda mais empresas de transporte para a cidade.

Fávio Telis

P- Ano após ano cresce o movimento de caminhões na fronteira Jaguarão/Rio Branco. O Executivo Municipal tem projetos de estímulo a esta atividade na cidade?

R- Sim

P- Para seu segundo mandato quais são os objetivos relacionados ao transporte internacional?

R- Auxílio para ampliação do parque de estacionamento do Porto Seco e viabilização do projeto, já existente, da construção de uma segunda Ponte sobre o rio Jaguarão.

P- Em que medida a prefeitura pode influenciar/gestionar a licitação da segunda ponte?

R- Já estamos fazendo o movimento desde 2017, quando assumimos a gestão municipal, realizando reuniões com os governos do Brasil e do Uruguai.

P- Qual pode ser o impacto econômico desta obra para a comunidade?

R- Em números financeiros não temos como dimensionar, mas um impacto gigante na geração de emprego e renda e estímulo ao desenvolvimento econômico da região.

P- A ponte Barão de Mauá, ícone desta fronteira, completou 90 anos e precisa ser recuperada. As municipalidades de Jaguarão e Rio Branco estão em sintonia para dar conta desta necessidade?

R- Não só estamos, como temos feito diversas movimentações nesse sentido.

P- Ultimamente o transporte está enfrentando dificuldades nas operações de fronteira e o terminal aduaneiro, ocasionando filas no acostamento da rodovia. Como a Prefeitura pode mitigar este problema?

R- Estamos, desde que assumimos o governo municipal, solicitando que o controle saia de cima da ponte, não só para facilitar o transporte de cargas pesadas e a passada dos veículos leves, como, principalmente, não continuar provocando a deterioração e agravamento dos problemas estruturais da Ponte Mauá.

SÃO BORJA

"Defendemos e lutamos para que se faça a prorrogação emergencial do contrato com a MERCOVIA"

EDUARDO BONOTTO, 40 anos, é advogado. Conquistou seu segundo mandato com 66,48% dos votos, o que evidencia o reconhecimento popular em sua cidade. São Borja é outra cidade polo no tabuleiro político do RS, e Bonotto está se credenciando a outros cargos eletivos em âmbito regional e nacional. E terá mais quatro anos para consolidar seu espaço político. O prefeito mantém boas relações com o setor de transporte de cargas, e tem trabalhado para atrair mais empresas para a cidade. Está apostando num projeto de instalação de transportadoras internacionais junto à BR, próximo da ponte internacional.

Eduardo Bonotto

P- A concessão da Mercovia encerra em 2021. Qual a melhor solução para São Borja/Sto Tomé quanto à ponte internacional e o CUF?

R- O contrato atual se encerra em agosto. Nós defendemos e lutamos para que se faça a prorrogação emergencial do contrato com a MERCOVIA, para então, ter tempo hábil para realizar uma nova licitação. Com o apoio do Senador Luis Carlos Heinze, realizamos dias 18 e 19 de janeiro, diversas reuniões em Brasília nos ministérios da Casa Civil, Economia, Infraestrutura, Comércio Exterior / Assuntos Internacionais e Embaixada da Argentina. O objetivo das reuniões foi mostrar a importância do Centro Unificado de Fronteira de São Borja que representa aproximadamente 25% do comércio internacional entre Brasil e Argentina. Após essas reuniões, o governo federal brasileiro já sinalizou positivamente para o caminho da prorrogação emergencial do contrato com a Mercovia S/A. A melhor solução é renovar a concessão com a iniciativa privada e não cobrar o pedágio de veículos de passeio de São Borja e de Santo Tomé.

P- Como o Sr. analisa a questão das operações do CUF serem públicas ou privadas?

R- É importante o debate referente à concessão da Ponte para a iniciativa privada como uma forma eficiente de preservar a qualidade na prestação de serviços e con-

servação da infraestrutura. Não podemos retroceder, entregando os serviços apenas à administração pública de algo que está dando certo e servindo de parâmetro para outras áreas de fronteiras. O sucesso deste Modelo de Projeto de Centro Unificado é o fruto dos esforços dos Governos Brasileiro e Argentino, dos funcionários dos Órgãos Públicos de Fiscalização e do empreendimento privado, onde fica demostrado que o sistema PPP quando bem administrado funciona exitosamente.

P- Qual a importância do transporte internacional para São Borja?

R- A importância do nosso CUF representa aproximadamente 25% do comércio internacional Brasil/Argentina. Passam, em média, 250 caminhões por dia no CUF. E isso faz com que esse modelo de transporte internacional seja o mais ágil e moderno do Brasil. Além dessa qualidade, onde as aduanas argentina e brasileira estão fisicamente interligadas, propiciando uma centralização no mesmo espaço físico de todos os organismos intervenientes, o CUF possui mais de 1000 empregos diretos e indiretos. Isso demonstra a importância do transporte internacional para nossa cidade.

P- Com o empreendimento da construção da ponte já amortizado na primeira concessão, o pedágio da travessia deverá baixar de valor, contemplando apenas a manutenção?

R- Defendemos a não cobrança de pedágio para o tráfego vicinal de veículos de passeio. A manutenção da ponte e da BR acredito que ficará com o DNIT, órgão do Ministério de Infraestrutura.

P- Em seu primeiro mandato projetou-se um loteamento empresarial ao lado da BR, em direção à ponte internacional. Como se encontra este empreendimento?

R- Chamamos esse loteamento de Plataforma Logística. Desde que a ponte foi inaugurada, em dezembro de 1997, o setor privado aguarda essa implementação. Desde o primeiro ano do meu governo (2017) busquei trabalhar para tirar do papel esse empreendimento. Visitei feiras e empresas de logística e apresentei esse espaço que fica a poucos quilômetros do CUF. A GEFCO, líder no transporte mundial, foi a primeira empresa a realizar investimentos na área de logística e transporte internacional. Depois da GEFCO, fomos atrás de uma infraestrutura diferenciada, algo que atraia os caminhoneiros e empresas do setor. Foi aí que iniciamos a conversa com o Posto 44 Cavalhada para desenvolver operações no local. Encantado com a área da plataforma logística, o grupo confirmou o investimento em uma área de 8,3 hectares, cedida pelo Município e que agora, com autorização legislativa, foi doada. Isso permitirá a implantação da primeira etapa das obras previstas. O grupo empresarial planeja, em duas etapas, dois grandes projetos de infraestrutura logística no local. O primeiro empreendimento será um complexo de serviços que inclui postos de combustíveis, um truck center, pátio de estacionamento e manobra para veículos leves e de carga. Ainda será implantada uma praça de alimentação, com destaque para um restaurante. Já numa segunda fase são previstos investimentos complementares ao amplo complexo de serviços. O investimento inicial programado é de aproximadamente R$ 3 milhões. Só nesta primeira fase do projeto, o grupo prevê a geração de 80 a 100 empregos diretos.

P- Qual a expectativa do executivo municipal quanto a esta iniciativa? Vai atrair novas empresas?

R- No total, o Município tem disponíveis mais de 40 hectares para a instalação da Plataforma. A projeção é que à medida que os novos serviços forem sendo implantados, resultarão na geração, em cadeia, de centenas de novos empregos diretos e indiretos. No mesmo sentido, a projeção é de aquecimento da matriz produtiva na região, com reflexos diretos na geração de novas receitas e arrecadações.

RODOSUL
SEGUROS

CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

Seguro de Carga Internacional e Nacional
(Transportador/Embarcador)

Seguro Carta Azul
(Individual e Frotas)

Seguro de Vida para Motoristas e Funcionários

Seguro Riscos Ambientais
(Carga Líquida/Especial)

Seguro de Frotas
(Pesados e Passeios)

Seguro Patrimonial, RC Profissional e RC Obras

PARCERIA
RODOSUL SEGUROS E ABTI
Benefícios exclusivos aos associados

ABTI | Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Porto Alegre (Matriz)
Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj.506
Praia de Belas - Porto Alegre - RS
(51) 3028.3003 (51) 999391.7577
rodosulseguros.com.br

Unidade São Paulo
(11) 98311.7979

Unidade Uruguaiana
(51) 99910.9947

Unidade Foz do Iguaçú
(45) 99142.9973

Projeto fomenta a logística internacional e o comércio exterior em Uruguaiana

Com o propósito de criar estratégias que estimulem o desenvolvimento do setor, a ABTI e a Feaduaneiros, apresentaram na Câmara Municipal de Vereadores e na Prefeitura de Uruguaiana, o projeto Fomento à Logística Internacional e ao Comércio Exterior. A visão é de potencializar os sistemas através de projetos mais tecnológicos, bem como melhorar a profissionalização da atividade.

Dividido em seis etapas, ele começará com a constituição de um Conselho Municipal de Comércio Exterior – COMUCEX, composto por representantes das seguintes instituições públicas e privadas: ACIU, ABTI, Câmara de Vereadores, Concessionária do Porto, Feaduaneiros, Lojas Francas, MAPA, MP, RFB, SDAERGS, Secretaria de Desenvolvimento, Secretaria de Segurança, Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana, SETAL e Sindilojas. A convergência das demandas que envolvem o Comercio Exterior neste Fórum, segundo a projeto, vai conferir mais agilidade, eficiência e, consequentemente, progresso, pois o alinhamento das propostas vai oportunizar mais negócios e empregos.

Outra etapa será a instalação de uma Unidade Policial de Patrulhamento Municipal – UPPM, instituindo um centro de policiamento ostensivo. O objetivo dos proponentes é incrementar a segurança nas imediações do PSR de Uruguaiana, sobretudo para as pessoas que se deslocam naquela área além do horário comercial, para os veículos que ali trafegam e para empresas localizadas naquele perímetro. Faz parte desta proposta articular que a UPPM mantenha um sistema de comunicação entre as forças de segurança e os órgãos de fiscalização aduaneira federal que operam no porto seco. Esta medida pode evitar desde pequenos furtos até contrabando ou descaminho.

A UPPM também será o ponto de partida para que, mediante este sistema de comunicação integrado das forças de segurança, seja elaborado um Corredor Seguro para veículos de carga e de passageiros. Esta etapa contempla o cercamento eletrônico desde a ponte internacional (Terminal Aduaneiro BR 290) até a sede da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no km 713, proporcionando maior segurança aos veículos que trafegam neste percurso.

Outra proposta relevante ao transporte internacional é a implementação de um laboratório homologado pelo Mapa para analisar a qualidade de produtos importados, verificar as conformidades com os padrões nacionais e internacionais de alimentos. Presentemente as amostras são enviadas aos laboratórios de São Borja ou Porto Alegre. Os proponentes observam que a fronteira oeste conta com uma universidade federal, criando condições para que estes exames possam ser realizados regionalmente, através de um serviço privado, em mãos de uma Fundação Universitária por exemplo, fato que aumentando a agilidade na liberação de cargas.

O projeto é complementado por aspectos como educação e pesquisa. Ele estabelece diretrizes e ações estratégicas que visam qualificar a educação e pesquisa em comércio exterior e logística. Sugere também que Uruguaiana incorpore a unidade do Sistema "S" no processo de profissionalização do setor para ampliar os conhecimentos sobre o transporte internacional.

As entidades proponentes destacaram a necessidade de se entabular ações conjuntas e coordenadas, reunindo o setor público e o privado em torno do fortalecimento do Comércio Exterior e da Logística Internacional, para que a região de Uruguaiana prossiga sendo referência no Brasil e no Mercosul.

A Prefeitura de Uruguaiana reconhece a importância do projeto, e está disposta a auxiliar no que for de sua competência para que os objetivos traçados sejam atingidos.

Lentidão do COTECAR causa prejuízo anual de US$ 36 milhões ao comércio internacional

O Complexo Terminal de Cargas (COTECAR) e Área de Controle Integrado (ACI) de Paso de los Libres completam dez anos de atividades em 2021. Quando de sua inauguração, era usual que os caminhões necessitassem em média 48 horas para serem liberados. Libres/Uruguaiana concentram o maior tráfego de caminhões da América do Sul. 55% do movimento entre Brasil, Argentina e Chile fazem o cruze neste ponto. Em 2020, em meio à pandemia, 120 mil veículos fizeram a transposição nesta fronteira. Foi um número muito expressivo – 330 caminhões por dia – e apenas 3% inferior a 2019, quando não existiam tais problemas sanitários.

Nesta primeira década de atividades muitos esforços para aperfeiçoar as operações permitiram reduzir o prazo médio de liberação para 24 horas, conforme o tipo de carga e configurações, em tempos de normalidade. Porém o empenho pessoal de funcionários e de autoridades competentes também veio esbarrando na falta de recursos.

O COTECAR é administrado pelo Centro de Fronteiras, vinculado ao Ministério do Interior da Argentina. Ele carece de um sistema integrado e a praia para estacionamento não está demarcada. Ainda se utilizam obsoletas impressoras matriciais, por exemplo. No inverno passado as instalações ficaram sem gás para o aquecimento de água para o banho dos motoristas, por mais de uma semana. As carências só são atendidas mediante licitação pública, por vezes lentas e tardias.

A falta de um sistema integrado dificulta a disponibilidade das informações, fato que causa insegurança e falta de transparência e respostas. Os trabalhos estanques retardam o fluxo dos processos,

até mesmo em aspectos menores, como a simples liberação dos caminhões do pátio de estacionamento.

A partir de 2020, no contexto da pandemia, houve uma redução do quadro de pessoas no recinto, e as conquistas de redução de tempo foram perdidas.

Empresas associadas à ABTI confirmam que a espera aumentou. Uma delas relatou que existem casos em que são necessários quatro dias para liberar um caminhão. Outras indicam que dobrou o prazo médio: agora são 48 horas em Libres. O custo diário de um caminhão parado é de US$ 300,00. Este valor é repassado para a conta do importador ou exportador. Termina encarecendo o produto final.

O diagnóstico dos operadores é simples: falta de pessoal na Aduana, no Centro de Fronteira e na SENASA. Outro transportador aponta diretamente para os efeitos dos atrasos. "Há muita demora para ingressar na Aduana, e o mesmo acontece com o processo de liberação", agrega o gestor.

No que tange à infraestrutura do recinto, os transportadores a consideram adequada às necessidades, ainda que por vezes faltem vagas para estacionar, e os banheiros deixem a desejar.

Porém, em essência, as empresas se voltam às questões das pessoas: se todos fizessem sua parte, trabalhassem juntos, tudo poderia se ajustar, diagnostica uma executiva que atua em Uruguaiana. Já outro empresário acrescenta que além das pessoas, a burocracia conspira contra a celeridade do atendimento.

Quando indagados sobre o que pode ser feito para melhorar o processo operacional, os transportadores apontam para as atitudes: o Centro de Fronteira deve fazer a sua parte e exigir que cada setor faça a sua também.

Há quem revele descrença e atribua as dificuldades a um atavismo. "Os problemas que enfrentamos são os mesmos há décadas. Todo ano fala-se em melhoras, em mais agilidade, menos burocracia, mas na realidade os problemas se repetem e ainda pior, ultimamente vem aumentando", pondera um transportador.

A longa convivência com as autoridades envolvidas no controle e fiscalização do transporte internacional faz com que outros entendam que existe uma predisposição dos gestores em busca de melhorar o atendimento ao transporte, porém ela é muito limitada. O Centro de Agente de Transporte Aduaneiro (CATA) busca melhorias, mas infelizmente não consegue êxito com os demais envolvidos, é a percepção. Quase dez anos após o início de suas operações, a logística do recinto continua a mesma. Ela não acompanhou as mudanças ou avanços. Com a pandemia, aumentou a permanência dos veículos, o que evidentemente aumentou a presença de motoristas.

Numa observação mais à distância, gestores de empresas brasileiras entendem que falta uma liderança efetivamente comprometida em agilizar os processos.

Empresas associadas à ABTI confirmam que a espera aumentou. Uma delas relatou que existem casos em que são necessários quatro dias para liberar um caminhão.

Marcação das posições de estacionamento foi prometida há seis meses

Demora na liberação das cargas levou motoristas a obter autorização para aguardar em Uruguaiana

Uma evidência de que o prazo padrão de liberação dos caminhões em Paso de los Libres passou a ser de 48 horas foi a solução encontrada por meio da intermediação da ABTI com as autoridades relacionadas ao COTECAR, em agosto do ano passado.

No dia 26 daquele mês houve uma Reunião Extraordinária dos Representantes dos Organismos Argentinos da Área de Controle Integrado – ACI de Paso de los Libres, envolvendo órgãos como o SENASA, Dirección Nacional de Migraciones (DNM), Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Centro de Agente de Transporte Aduanero (CATA) e Centro de Despachantes de Aduana (CDA), para definir trabalhos a serem desenvolvidos no COTECAR e responder a solicitações dos motoristas.

Já naquela ocasião (há mais de seis meses) a Direção Nacional de Assuntos Técnicos de Fronteiras informou que iniciaria a demarcação das praias de estacionamento.

Quanto à solicitação feita em julho de 2020 pela Comissão de Caminhoneiros Brasileiros, foi consentido que os motoristas, logo após ingressarem na Argentina, poderiam voltar às suas casas em casos excepcionais, desde que o condutor tivesse que permanecer no COTECAR por mais de 48 horas. Porém a permissão se circunscreveu àqueles que eram moradores de Uruguaiana. Para tanto um conjunto de formalidades foram estabelecidas, entre elas uma declaração assinada e carimbada por um funcionário de qualquer um dos organismos intervenientes atestando que o veículo não seria liberado antes de 48 horas.

Migração na área externa é mais um dos embaraços criados

A rádio Charrua de Uruguaiana divulgou esta mudança em suas redes sociais. E os motoristas não demoraram a reagir, expressando insatisfação com o COTECAR. Um deles escreveu: "tem muita coisa pra melhorar nessa aduana. Toda viagem a fila é enorme pra fazer transporte. Poderiam colocar mais gente pra fazer isso nos horários de pico. Tem dez gendarmes lá para cuidar a fila, e agora temos que ficar lá ao relento. Piorou depois que começaram a fazer migração logo na entrada"

Outro reclamou: "Nunca o despachante vai dizer ao motorista que o caminhão não vai liberar em 48 horas, e aí o motorista tem que ficar lá esperando: então nada muda".

Ainda a título de ilustração, reproduzimos outra insatisfação, das muitas registradas: "Eu sempre tô falando isso. É muito blá blá blá e o tempo vai passando. É isso que eles querem. Levam os brasileiros só na promessa, mas as autoridades brasileiras 'se fazem' que tudo vai se normalizar".

Os motoristas são os postos avançados do transporte. Em última análise, são os representantes das operações diante das autoridades, quando em viagem. Portanto são também os profissionais que de forma objetiva tem mais tangibilidade em relação aos serviços prestados, aí não importando a cidade ou o país onde estejam. Expressam um sentimento, que no caso do COTECAR se legitima por esta condição.

ABTI protesta: impasses com a Argentina prejudicam o setor

O aumento das reclamações de transportadores associados à ABTI quanto às dificuldades enfrentadas pelo setor na Área de Controle Integrado, em Paso de los Libres, levou a Entidade a emitir no dia 12 de janeiro uma nota de posicionamento diante das autoridades dos órgãos governamentais da Argentina.

Se a pandemia, como todo o seu impacto na economia e na saúde, não se constituiu em motivo para parar o transporte internacional, é fato que a reação das autoridades argentinas não acompanhou a evolução dos acontecimentos.

O restabelecimento do nível de atividade na fronteira Paso de los Libres – Uruguaiana resultou na deterioração dos serviços compulsórios que os transportadores devem cumprir. Experimenta-se um retrocesso no atendimento, ocasionando aumento de custos nas importações/exportações, além de um desgaste físico dos motoristas

Horários de atendimento restritos

Acredita-se que após passados 10 meses desde o início da pandemia, todas as medidas de contingência que eram cabíveis foram tomadas. Até então, apesar do fluxo de veículos estar muito próximo ao dos anos anteriores, os horários de atendimento ainda não voltaram ao normal, o que ocasiona uma concentração maior de veículos e pessoas nos locais, justamente o que as autoridades sanitárias estão pedindo para evitar.

Descompasso dos horários de atendimento agrava o tempo dos trâmites

Falta de pessoal

Conforme já é de conhecimento, um número significativo de funcionários públicos ainda está fora de suas funções presenciais, dificultando e principalmente, atrasando o desenvolvimento do transporte internacional que foi considerado como atividade essencial. Lembrando que é o transporte que abastece a sociedade com insumos fundamentais para enfrentar essa crise sanitária, como oxigênio para os hospitais e alimentos.

Desmembramento da Área de Controle Integrado

A Argentina, sem consulta ou intenção de debater sobre o tema, decidiu unilateralmente desmembrar a ACI – Área de Controle Integrado. Desde então, poucos foram os avanços com a aplicação de tecnologia para efetivamente desburocratizar os procedimentos. A aplicação do PAUT (convênio AFIP/CNRT), está dando resultados positivos, entretanto, o sistema de migração eletrônica, que deveria ser algo rápido e prático, se torna cada vez mais complicado e burocrático.

Longas filas para ingresso e saída

Ainda existem longas e intermináveis filas para entrada e saída do COTECAR, principalmente no sentido norte-sul, o que pode ser facilmente verificado nos controles de tempo para o cruzamento entre os dois países. O custo de logística e transit-time aumentou consideravelmente desde o início do segundo trimestre de 2020. A balança interna ainda não funciona e o scanner tem horário restrito, o que aumenta a permanência nas instalações;

Falta de sincronismo no atendimento

Mesmo que liberados, depois de horas na fila, vários processos não conseguem sair do recinto aduaneiro devido ao tipo de procedimento (cobrança das praias), reduzido número de cabines disponíveis para operação e do horário de atendimento, tendo que retornar ao estacionamento para saída no dia seguinte. No verão, as temperaturas ultrapassam os quarenta graus, sem contar a sensação térmica dentro das cabines dos veículos. Os motoristas diariamente enfrentam o cansaço, estresse, restrições por todo lado, e sequer encontram empatia e resiliência pelas estradas que transitam.

Respeito aos acordos internacionais

Por todos estes motivos, entre tantas outras considerações possíveis, a ABTI solicita que os acordos internacionais sejam respeitados, principalmente, em relação a dias e horários; que em procedimentos simultâneos, estes sejam coordenados para evitar a perda de algum dos órgãos necessários; que antes de alterar e implementar procedimentos eletrônicos, verifiquem as informações que serão solicitadas, para evitar que sejam anexados documentos sem base legal, como ocorre no sistema de migração eletrônica que exige do transporte rodoviário internacional de cargas a inclusão de teste RT-PCR e seguro saúde, mesmo estando relacionados como exceção da Resolução vigente.

DESPOLUIR

Programa Ambiental do Transporte

CNT | SEST SENAT

plus

O desenvolvimento sustentável do transporte não parou na pandemia

Aferições gratuitas. Agende com nossos consultores.

RESPONSABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL

FETRANSUL
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RIO GRANDE DO SUL

www.**despoluir**.org.br | www.**fetransul**.com.br

Coordenação **(51) 3061.0028**

Porto Alegre **(51) 98297.0129 – 98297.0424**

Carazinho **(51) 98134.0032**

Bento Gonçalves **(54) 98146.0066**

CONFAC e COLFACs exercitam padrão internacional de melhoria do comércio exterior

O Comitê Nacional de Facilitação de Comércio – CONFAC é uma estrutura pública de gestão que tem o objetivo de orientar, coordenar, harmonizar e supervisionar as atividades operacionais dos órgãos e das entidades da Administração Pública Federal relativas às importações e exportações. Sua atuação, atrelada à Câmara de Comércio Exterior – CAMEX, visa a implementação das políticas e das diretrizes do Acordo sobre Facilitação de Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio (OMC) e à redução dos custos de cumprimento com exigências da Administração Pública Federal.

O CONFAC estrutura sua atividade tendo por base recomendações da Organização das Nações Unidas (ONU), Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), OMC e Organização Mundial das Aduanas (OMA), que procuram garantir a participação de toda a comunidade de comércio exterior e propiciam a execução, por parte do governo, de medidas efetivas que contemplem as necessidades trazidas por entidades governamentais e do setor privado.

Partindo destas premissas, o CONFAC conta com três componentes essenciais e complementares:

O Comitê

Composto pelos órgãos de governo mais a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), como convidada permanente, que possui atribuições horizontais sobre políticas de facilitação de comércio e coordena os trabalhos conduzidos pelos órgãos da Administração para garantir a implantação dessas políticas.

O Subcomitê de Cooperação

Conta com a participação do setor privado, como instância consultiva destinada a propiciar o diálogo entre todas as partes interessadas nas operações de comércio exterior, com vistas ao encontro de soluções comuns.

As Comissões Locais de Facilitação do Comércio (COLFACs)

Subcolegiado com o objetivo de promover a discussão de propostas de aprimoramento dos procedimentos relativos à exportação, à importação e ao trânsito de mercadorias e a participação colaborativa nos processos de implementação de medidas e de iniciativas de facilitação do comércio,

Por demanda da ABTI através da COLFAC, liberação de caminhões aos domingos teve previsão de ser retomada a partir de março

entre intervenientes em comércio exterior e órgãos e entidades públicos, instituídas no âmbito das unidades locais da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil que sejam relevantes para o comércio exterior brasileiro.

ABTI passa a integrar três COLFACs

As COLFACs são compostas por representantes dos seguintes órgãos: da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (coordenação); da Secretaria de Defesa Agropecuária do MAPA; e da Anvisa. A Comissão Local convida representantes de órgãos ou entidades, públicos ou privados, para participar de seus trabalhos e suas reuniões, sendo convidados permanentes os representantes das categorias de importadores, exportadores e recintos nos quais são realizados despachos aduaneiros. Neste contexto, em consonância com as COLFACs que mantém jurisdição com portos relacionados ao modal rodoviário, a ABTI participa das Comissões de Uruguaiana, Foz de Iguaçu e mais recentemente, de Rio Grande/RS, que além do porto marítimo, abrange os portos secos de Jaguarão e Chuí. As reuniões das COLFACs são mensais, e presentemente, têm sido realizadas por meio de plataformas digitais.

Foz do Iguaçu

O principal item em pauta na reunião de 10 de fevereiro foi a proposta de construção de um silo de grãos como parte da estrutura da Multilog. Da perspectiva dos usuários (ABTI) a ideia pode ser aplicável, porém os transportadores não desejam agregar novos custos às suas operações.

Rio Grande

A primeira participação na COLFAC relacionada a esta região também serviu para que a Associação se inteirasse dos assuntos que vem sendo tratados. Segundo Gladys Vinci, diretora executiva, o foco da Entidade diz respeito às operações rodoviárias nas cidades fronteiriças de Jaguarão e Chuí.

Sobre o porto seco do Chuí, a Associação informou que transportadores tem relatado diferenças de exigências de documentos com outros recintos alfandegados. Além dos documentos habituais tem sido solicitada a documentação do processo (Fatura Comercial, Packing List, Certificado de origem...). Incialmente o pleito da ABTI é esclarecer quais os documentos que estão sendo exigidos para a entrega após parametrização em canal verde, para poder orientar corretamente aos transportadores.

Outro aspecto trazido à reunião foram as limitações de ingresso de exportações que dependem de anuência do MAPA no horário em que este órgão se encontra presente no recinto, porém até as 16h30min. A ABTI solicita esclarecimentos sobre este impedimento.

Uruguaiana

A 18ª Reunião da COLFAC de Uruguaiana ocorreu em 11 de fevereiro. Alguns dos assuntos propostos pela ABTI tem sido temas recorrentes. A reabertura aos domingos, em ambos os sentidos, com prioridade para veículos vazios e DTA sem anuência de outros órgãos, foi reiterada. Ficou ajustado que em março seriam retomados os horários normais, anteriores à pandemia.

Foi solicitado que o controle já feito pela Multilog sobre a numeração de MIC DTA não desconsidere o ano anterior, pois na interpretação da Associação não houve acordo para o zeramento da numeração no número do MIC DTA. A Associação demonstrou que não existe base legal para zerar a contagem.

Outra sugestão da ABTI foi que a entrega do lacre seja feita juntamente com a via do MIC DTA no setor do aduaneiro, ou seja, entregue mediante a via de MIC DTA de manifestado do portal. Tal medida pode reduzir o fluxo e trânsito de pessoas no Porto Seco, bem como filas ao lado da sala dos transportadores.

Visando otimizar a leitura e seguimento do controle do MAPA, sugeriu-se que a planilha seja dividida por mês, tal como já ocorre na planilha do DTA, e que seja adicionada a data do desbloqueio, a exemplo do que já acontece na planilha do DTA.

Ainda nesta reunião, a Associação, tendo em conta a possibilidade de fiscalização da Vigiagro de embalagens ou pallets que não sejam de origem animal ou vegetal (pallets de plástico ou de ferro, p.ex.) sugeriu a definição de um procedimento com fluxo do processo que simplifique as liberações nestes casos.

ABTI estreita vínculos associativos com entidades sindicais do transporte

O sistema associativo empresarial brasileiro forma suas representações através de entidades sindicais e associações. O modelo sindical estruturou-se a partir das leis trabalhistas criadas pelo presidente Getúlio Vargas na década de 1930. Ele conferiu um viés oficial às representações de empregadores e trabalhadores, fundamentalmente para tratar das relações do trabalho com o capital. Muitas representações associativas com o passar dos anos se constituíram como entidades sindicais, enquanto outras foram criadas para atender fins específicos, para representar segmentos de atividades produtivas, sem vinculação com os temas trabalhistas. Este é o caso da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, fundada em 1973.

Ainda que dissociada das atribuições sindicais, as empresas vinculadas à Entidade do Transporte Internacional de um modo geral também são associadas de sindicatos patronais, sendo que em muitos casos seus diretores também são membros das diretorias destes sindicatos e mesmo, federações. Ainda que sindicatos e federações de um lado, e associações de outro, cumpram funções distintas, a troca de experiências e interação entre estas representações associativistas promove sinergia e convergência em torno das federações estaduais e da Confederação Nacional do Transporte. A ABTI, por exemplo, tem assento na CNT.

Francisco Cardoso, presidente da Associação, realça a importância destes vínculos e do inter-relacionamento, para que os transportadores internacionais estabeleçam boas relações com sindicatos e federações, em todo o país. Ele exemplifica o caso da Fetransul – Federação das Empresas de Logística e Transporte do RS, entidade da qual ele é vice-presidente de Transporte Internacional, representando-a sempre que os assuntos em pauta envolvam o setor: "assim compartilhamos nosso conhecimento e experiência em outros fóruns, buscando resultados para o segmento internacional", completa ele.

Ainda no contexto da Fetransul, Cardoso assinala que representantes de duas empresas do transporte internacional do RS são presidentes de sindicatos da base territorial desta Federação: Isonir Canalli (Di Canalli Transportes) preside o Sindicato das Empresas de Transporte do Planalto (Passo Fundo), e Glademir Zanette (Letsara Transportes) preside o Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Carga Nacional e Internacional do Noroeste do RS (Ijuí), sendo que Zanette é também o vice-presidente da ABTI.

Recentemente a ABTI e a Fetransul firmaram um acordo de reciprocidade em que as duas entidades formalizaram vínculo associativo entre si, somando forças para a representação setorial do transporte, visto que os anos de estreita cooperação mostraram que existem muitas pautas comuns.

PARCERIA **KORSA SEGUROS** E **ABTI**

Benefícios exclusivos aos associados

KORSA

ABTI

Garanta suas viagens internacionais

A Korsa Seguros, com 26 anos de atuação em seguros, serviços logísticos e de gerenciamento de riscos, firma parceria inédita com a Associação Brasileira de Transportes Internacional (ABTI) e Seguradora Internacional, para ofertar aos associados condições especiais de taxa e cobertura de seguros.

- **Cobertura para todos os países do Mercosul, exceto Venezuela;**
- **Cobertura para mercadorias de alto risco, tais como: Carnes (diversos) e Frutos do Mar/Pescados;**
- **Cobertura para danos a carga transportada e danos a terceiros (Carta Azul);**
- **Gerenciamento de risco integrado com custo subsidiado;**
- **Taxas e Prêmio mínimo mensal extremamente competitivos;**
- **Seguradora de primeira linha e com presença em todos os países do Mercosul;**

O processo de contratação será simples, bastando ingressar na área de associados, preencher questionário resumido, que as condições serão apresentadas em até 72 horas.

PRODUTOS

- **RCTR-C / RCF-DC E RCTR-VI (DANOS A CARGA)**
- **FROTA**
- **RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)**
- **RC AMBIENTAL**

https://www.korsa.com.br/abti

James Theodoro - james@korsa.com.br - (21) 99985-1074 | WhatsApp : (21) 98997-0132

Uma equipe nota 100

Aos finais de ano tradicionalmente o corpo funcional da ABTI reúne-se para celebrar a convivência e o trabalho.

O ano de 2020 foi atípico e muito exigente com os colaboradores da Associação. Diferentemente da maioria das atividades econômicas, e mesmo dos prestadores de serviços de apoio, o transporte rodoviário não parou. Por desdobramento, a Entidade também não. Porém houve a necessidade de que funcionários pertencentes aos grupos de risco migrassem para o teletrabalho. E isso ocorreu num contexto em que as atividades operacionais da ABTI em muitos momentos exigiram ir ao encontro dos motoristas em ações de apoio nas rodovias e pontos de acesso a terminais, prestando orientações e apoio. Ou seja, um tempo de mais trabalho e menos pessoas aptas para realizá-lo.

Gladys Vinci, diretora executiva da Associação, escolheu uma barragem, um lugar aberto e distante de aglomerações de público, para a festa dos colaboradores. Acolhendo ideia surgida dentro do grupo, promoveu uma ação interativa, pela qual cada membro da equipe deveria escolher por voto qual fora o melhor funcionário do ano. Deveria ainda, ser apontada a qualidade pela qual se destacava.

Antes do anúncio do vencedor(a) todos receberam seu presente de final de ano, o que incluía uma determinada letra, para compor uma frase. Coube ao grupo reunir as letras de cada um e conseguir formular a frase que construiu a mensagem: Uma equipe nota 100.

> A Entidade pode comprovar que o comprometimento é a qualidade comum a todos, justificando o reconhecimento coletivo mediante a nota máxima.

A diretora explicou que a etapa da votação individual teve o propósito de realçar as qualidades de cada colega, cujo valor maior é a constatação de que a soma destas virtudes é que forma uma boa equipe. Gladys Vinci agregou que a Entidade pode comprovar que o comprometimento era a qualidade comum a todos, justificando o reconhecimento coletivo mediante a nota 100.

Brasil cresceu 1,31 % na última década

A média global foi de 30,5% no mesmo período

A pandemia assolou a economia mundial em 2020. As projeções de retração do PIB não pouparam nem mesmo as nações mais ricas. No Brasil, variando de um para outro organismo internacional, a queda esperada ficou em torno de 5%, portanto abaixo da média da América Latina, que deve ser de 11%. No início de março o IBGE anunciou uma queda de 4,1%.

Porém quando a análise do crescimento econômico se estende para a década, verifica-se que os problemas estruturais do Brasil comprometem o seu desenvolvimento. O crescimento acumulado no período 2011-2020 (veja ilustração) foi 23 vezes menor do que a média mundial.

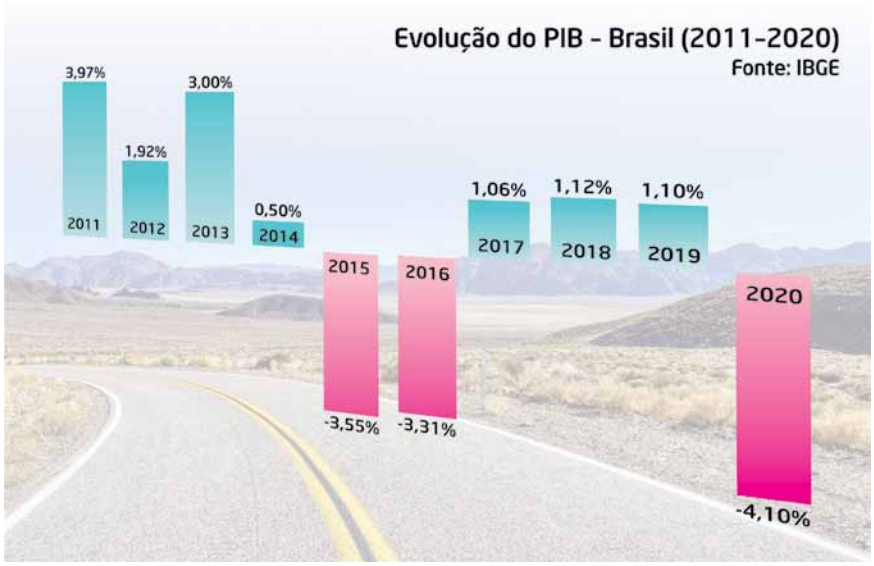
Quando se compara este índice com crescimento populacional do país, que nesta mesma década foi de 8,7%, constata-se o empobrecimento do Brasil, ao qual desde o governo Dilma se agrega as taxas de desemprego oscilando entre 11 e 15%.

O Brasil não é caso único de fracasso econômico nesta última década. A Argentina deverá encerrar o período com crescimento negativo. Ainda na América do Sul, a Venezuela, em cenário político instável, é a nação com mais dificuldades. Na Europa, o caso mais notório de depressão é o da Grécia. Mas Itália, Portugal e Espanha também enfrentam problemas.

Todavia o problema brasileiro é endêmico. Há quatro décadas o Brasil cresce abaixo da média mundial. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em relatório emitido em dezembro de 2020, apontou que o Brasil necessita de um programa de reformas ambicioso para melhorar a regulamentação e a concorrência, reduzir as barreiras do comércio exterior e reforçar as instituições e a governança econômica, num conjunto de iniciativas que impulsionaria o crescimento do PIB per capita em 0,9% ao ano, durante os próximos 15 anos.

> Reduzir as barreiras do comércio exterior pode impulsionar o PIB

Mesmo diante das circunstâncias atípicas que ocasionaram a retração da economia em 2020, a análise da OCDE demonstra que existem fatores que travam o desenvolvimento nacional. Para 2021, segundo o Banco Central, as projeções de crescimento do Brasil são de 4,4%, portanto insuficientes para colocar o país nos mesmos níveis de atividade já consolidados em 2019.



Alternativas ao aplicativo WhatsApp

A segurança da informação é melhor em outros apps

Inegavelmente o WhatsApp é o app de mensagens mais utilizado mundo afora. Tem mais de 1 bilhão de usuários, em 180 países. Ele foi comprado pelo Facebook em 2014, e desde então mantém um padrão de segurança que não tem sido questionado, ainda que venham ocorrendo clonagens de contas no Brasil.

A despeito de sua ampla disseminação no mercado, o seu emprego passa por um momento de inúmeras contestações surgidas após o Facebook anunciar a pretensão de unir as três plataformas de mensagens: Facebook Messenger, WhatsApp e Instagram, possibilitando que os usuários troquem mensagens através das três redes. Especialistas tem conhecimento de que os planos atuais incluem a implementação da criptografia de ponta a ponta nas três plataformas.

Os usuários do WhatsApp receberam a informação do Facebook de que seus dados seriam compartilhados, sem dar opção aos mesmos de não consentir. Esta mudança ganha importância porque o Brasil está discutindo a sua Lei Geral de Proteção de Dados, e não há clareza dos propósitos do Facebook ao compartilhar os dados dos usuários.

Mesmo diante da quase unanimidade nacional do emprego deste aplicativo, publicações digitais especializadas começam a divulgar alternativas ao WhatsApp, destacando que existem apps mais seguros.

Algumas destas opções são pagas. Diversas oferecem recursos importantes em termos de privacidade, sobretudo quando a demanda dos usuários é por segurança das informações.

Mesmo que organizações empresariais não possam desconsiderar a universalização do WhatsApp, elas podem optar pelo uso específico de um segundo aplicativo apenas com colaboradores qualificados para situações de sigilo maior.

A seguir apresentamos algumas alternativas.

SIGNAL

O Signal é um aplicativo de mensagens gratuito, que se destaca pela segurança digital. Seu sistema de proteção é superior ao WhatsApp e ao Telegram, que já tiveram episódios de vazamento de conversas e falhas de segurança.

O Signal emprega criptografia de ponta a ponta, assegurando que as mensagens não possam ser interceptadas por terceiros durante a conversa. Somente o emissor e o receptor conseguem ver o conteúdo do diálogo.

"Não podemos ouvir suas conversas nem ver suas mensagens. O Signal é inteiramente criptografado", afirma o hacker criador do app, Moxin Marlinspike, no blog da plataforma. A afirmação diz respeito à criptografia completa, que impede até mesmo os desenvolvedores de terem acesso ao conteúdo.

Além disso, a diferença do Signal para os outros mensageiros é que ele tem a segurança como prioridade. É possível, por exemplo, configurar o aplicativo para que as suas conversas mais confidenciais sejam protegidas com uma senha específica. No WhatsApp, isso só pode ser feito com a instalação de aplicativos externos. No Signal também é possível estabelecer que nenhuma captura de tela possa ser feita enquanto você navega pelas mensagens.

Recentemente foi incorporada uma função para que as mensagens se "autodestruam". O usuário mantém o histórico organizado programando para que as mensagens desapareçam ou definindo um tempo de duração para as mensagens de cada conversa.

O Signal possui o aval de especialistas em segurança e de figuras notórias do assunto. Entre elas, Edward Snowden, ex-analista da CIA que ganhou fama após divulgar detalhes de espionagem e vigilância do governo estadunidense.

Segundo Vinicius Silva, em publicação no site comparaplano.com.br, se você lida com assuntos sigilosos, o Signal é a melhor alternativa. E, mesmo que não seja o caso, o app é uma boa opção para usuários preocupados com sua privacidade de modo geral.

TELEGRAM

Trata-se de um app com mais de 200 milhões de usuários no iPhone e no Android. Lançado em 2013, o Telegram tem crescido em popularidade. Ele é conhecido por seu recurso exclusivo de conversa em grupo, que suporta até 100 mil membros. Em 2018 seus desenvolvedores se viram num conflito com o governo russo após recusarem entregar as chaves de criptografia. Terminou sendo proibido neste país. O Telegram oferece um recurso chamado "chat secreto", que permite proteger suas mensagens com criptografia de ponta a ponta, desde que o usuário ative a função. Em si, tal fato é visto como uma fragilidade, pois poderia ser automática. Ainda sobre o chat secreto, quando o usuário ativa este recurso, os dados das conversas são salvos nos servidores do Telegram, o que não garante este sigilo como se poderia supor.

Como forma de atestar sua confiabilidade, o Telegram desafia os "hackers" a tentarem quebrar sua criptografia e decifrar suas mensagens, oferecendo uma recompensa de 300 mil dólares para qualquer pessoa que conseguir fazer isso.

WICKR

Este app está disponível para iPhone e Android. Na versão para negócios e empresas o serviço é pago, mas conta com um teste grátis de 30 dias. A exemplo de outros, conta com criptografia de ponta a ponta, inclusive para mensagens de voz. O Wickr está incorporando um novo recurso que permite aos usuários detectar capturas de tela. Isso significa que se alguém fizer uma captura de tela, o usuário será informado.

No iOS, o Wickr permite bloquear teclados de terceiros. Isso ajuda a proteger as informações, evitando que teclados de terceiros gravem nomes de usuário, senhas e outras informações digitadas no aplicativo.

Tanto quanto o Signal, o Wickr é considerado quase infalível do ponto de vista de segurança, pois emprega código-fonte de segurança aberto.

DUST

O aplicativo tem como objetivo enviar mensagens privadas que se caracterizam como "dusts" (poeira), pois se tornam pó e desaparecem 100 segundos depois de serem lidas. Nas mensagens enviadas para um grupo de pessoas, ocorrem as "blasts" (explosões) após sua leitura.

Ainda que o Dust use "criptografia pesada", pois os usuários contam com mensagens criptografadas de texto, fotos ou vídeos, o aplicativo não permite chamadas de voz ou vídeo.

Outra característica importante é que as mensagens não são permanentemente salvas no smartphone ou nos servidores da empresa. Elas são enviadas para a memória RAM do aplicativo até que sejam acessadas pelo destinatário. Mas o usuário pode apagar as mensagens enviadas aos dispositivos de outras pessoas.

Se houver uma tentativa de captura de tela em um smartphone Android, o nome da pessoa que enviou a mensagem será removido, eliminando efetivamente o contexto da conversa.

Um dispositivo importante quanto à segurança é que o usuário pode escolher se as mensagens são automaticamente apagadas em 24 horas ou logo após serem lidas.

WIRE

Tal como outros, o Wire é um app de mensagens seguro com criptografia de ponta a ponta, e protegido por leis europeias de retenção de dados. Ele oferece contas pessoais grátis e planos comerciais pagos dispondo de suporte e recursos adicionais. O Wire permite uma comunicação clara por meio de voz e vídeo. Ele oferece compartilhamento de tela particular e em grupo, além de admitir compartilhamento de arquivos multimídia e filtro de áudio. Disponível para todas as principais plataformas, o usuário pode acessar sua conta a partir de até oito dispositivos sincronizados.

THREEMA

O ponto forte deste app é a privacidade. O desenvolver tem sede na Suiça, um país que prima por ter uma legislação que protege os dados de seus cidadãos. As listas de contatos e informações de grupos são armazenadas exclusivamente no celular, e não no aplicativo. As mensagens são excluídas logo após a entrega. Além disso, o usuário pode falar com as pessoas usando um identificador de oito dígitos do Threema, em vez de um celular, o que protege ainda mais sua privacidade. É possível verificar contatos através de QR codes exclusivos.

A criptografia de ponta a ponta para todos os tipos de mensagens, incluindo mensagens de texto, chamadas de vídeo, arquivos compartilhados e chats em grupo. Ele até mesmo criptografa as mensagens de status, para que ninguém consiga monitorar o que é publicado. As mensagens podem ser lidas apenas pelo remetente e pelo destinatário pretendido.

Fontes de pesquisa:
www.comparaplano.com.br
www.avg.com
www.pt.vpnmentor.com
(texto de Daniel Krohn - pesquisador de cibersegurança)

Ministério Público Federal questiona problemas da fiscalização do Vigiagro

Diante das crescentes dificuldades com o Vigiagro, experimentadas pelos trans portadores, a ABTI solicitou providências ao órgão regional do MAPA no RS. Igualmente fez contato com a Casa Civil do Governo Federal. Como não houve providências, a Entidade procurou o Ministério Público Federal de Uruguaiana para informar as impropriedades e irregularidades na atuação de servidores da Unidade Descentralizada de Vigilância Agropecuária Internacional de Uruguaiana/MAPA.

Os aspectos centrais do problema giram em torno do aumento de prazos na fiscalização de pallets ou embalagens de madeira e possíveis falhas procedimentais para a liberação de veículos em trânsito aduaneiro com embalagens de madeira, e sobretudo na carência de servidores no MAPA.

A Associação destacou ao MPF a necessidade de redução da quantidade de dias que são aguardados pelos veículos para o deferimento dos DAT-EM, e apontou como entraves a definição se o DAT-EM necessita ingressar no porto seco para verificação da embalagem de madeira, que estaria demorando mais de 24 horas (que é o tempo que o veículo demora para chegar em fronteira). Tal fato induziu a pensar que raramente os DAT-EM eram analisados antecipadamente. Agregou ainda que a relação gerada para definição dos bloqueios não distinguia os processos em trânsito aduaneiro, que requerem o deferimento do DAT-EM, e que não existe conferência de recepção de e-mails com a distribuição. A ABTI informou que mesmo trânsitos não escolhidos para verificação têm necessitado do deferimento do DAT, e sobretudo, que veículos em trânsito aduaneiro com embalagens de madeira chegam a ficar mais de 96 horas no aguardo do deferimento do DAT-EM.

> "Veículos em trânsito aduaneiro com embalagens de madeira chegam a ficar mais de 96 horas no aguardo do deferimento do DAT-EM"

Em razão do exposto o procurador da República Márcio Rogério Garcia, promoveu uma videoconferência em 25 de fevereiro, para tratar da atuação de servidores da Unidade Descentralizada de Vigilância Agropecuária Internacional de Uruguaiana/MAPA.

Dela participaram Diego Milano Moreira, chefe da Unidade de Vigilância Agropecuária de Uruguaiana/RS, Rafael Capriolli Martins - chefe da seção - Serviço de Gestão Regional da 7ª Região – MAPA, e Gladys Vinci – diretora executiva da ABTI.

A reunião articulada pelo MPF resultou no encaminhamento de uma comunicação para a SDA (Secretaria de Defensa Agropecuária) que é responsável por alocar mais servidores, para que se possa conhecer a quantidade de processos por fiscal, pois segundo o chefe do porto, teria triplicado a quantidade. O comunicado também solicitou um relatório de propostas que deverão ser apresentadas pela Coordenação para encontrar saídas visando agilizar os processos. Segundo a diretora da ABTI, durante a reunião ficou claro que a falta de servidores é inegável e de extrema relevância. Verificou-se também que os processos necessitam ser melhorados, devendo-se primar o diálogo entre o setor público e o privado. Igualmente foi conclusivo que todas as ações devem ser norteadas pelo bom senso.

Em meio a estas dificuldades que essencialmente se embasam na falta de servidores, contraditoriamente as estatísticas da fiscalização vem demonstrando que em dezembro de 2020 e janeiro 2021 houve um aumento considerável da quantidade de vermelhos, o que na percepção dos usuários é um contrassenso que deve ser explicado.

Qual é o melhor regime tributário para uma transportadora?

A dúvida parece simples, mas a resposta é complexa e demanda diversos estudos e levantamentos junto aos empresários do transporte

Escolher o modelo de tributação, não é exclusividade de análise na abertura das atividades empresariais, mas também de negócios já consolidados por anos no mercado, e que tiveram suas operações alteradas e expandidas, fazendo com que seja repensado o regime utilizado atualmente, é o mais conveniente para a organização, em observância exatamente da atividade operacional, em especial o frete internacional de cargas e suas características de tributação e oportunidades de recuperação de créditos tributários autorizados pela legislação em vigor.
Assim, é possível uma vez por ano, optar por mudá-lo, podendo desta forma recolher uma carga tributária menor em virtude das possibilidades que um novo regime tributário possa ofertar, bem como utilizar para desconto, compensação e/ou ressarcimento créditos tributários autorizados por lei nas operações e prestações de serviço de transporte internacional.

A análise não se limita apenas a compor os créditos tributários que devem ser levados em conta, mas também a carga tributária que envolve especificadamente cada regime e o volume de trabalho contábil que demanda de Empresa especializada no recolhimento de impostos pelo regime não cumulativo do lucro real por exemplo. Em se tratando de carga tributária, a carga do transporte no Brasil é uma das maiores do mundo, o que acaba causando muitos entraves para o desenvolvimento deste segmento, dúvidas e equívocos no aproveitamento de possíveis créditos tributários originários de suas operações.

O problema disso acaba se refletindo nos produtos transportados, que são computados no valor dos itens transportados. O ônus tributário decorrente disso, acaba afetando a eficiência da produção e circulação de mercadorias e por consequência em toda cadeia econômica do País.

Mesmo assim é possível fazer um planejamento tributário que minore os impactos da carga tributária, e um planejamento empresarial que trate de outros assuntos também problemáticos na empresa, devendo sempre buscar o acompanhamento de especialistas na área e com experiência comprovada para evitar problemas futuros nas Auditorias da Receita Federal do Brasil.

Curitiba | PR
Rua Fagundes Varela,
607 Jardim Social
(41) 3029-3337

São Paulo | SP
Alameda dos Jurupis,
452 - Moema
(11) 2501-9750
(11) 2501-9780
(11) 2501-9729

Goiânia | GO
Rua Três, 1022
Setor Oeste
(62) 3093-6934
(62) 3093-7901

Sorocaba | SP
Av. Antônio Carlos
Comitre, 540
Sorocaba – SP
(15) 3357-1382
(15) 3357-1372

Filial | Cascavel | PR
Rua Minas Gerais, 1932
Centro
(45) 3035-6599
(45) 3038-6593

COMPASSE

www.compasse.com.br | (41) 3029 - 3337

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 14h0 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	14h às 17h		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	8h às 12h e das 13h30 às 17h30
	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	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação)	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (imp.)	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 20h30min	sáb. 8h às 20h30min			
	TA BR 290	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / domingo sem expediente				
Itaqui (RS)	Receita Federal	10h às 15h (sentido AR-BR)	sem operação			
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15min às 11h30min e das 14h15min às17h30min	sábados das 9h15 às 10h30min e das 16h15 às 17h30min			
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	8h às 1h30min		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 (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão			
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 expediente 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	Tel. Contato
Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Multilog	Paulo Luis Borges da Rosa	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	Christian Sarate	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	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(53) 3261-1277

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

Subcontratação

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

Documentos obrigatórios para o Transporte Internacional

Documentos do Motorista

• Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
• Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
• Comprovante de vacinação da febre amarela.

Documentos do Veículo

• Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
• Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissionária;
• Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser quando da saída do território brasileiro);
• Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
• Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
• Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui. Os mais comuns você pode conferir clicando aqui.

Documentos da Carga

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 5.840 de 22 de janeiro de 2019, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:
• Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
• Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

Também é necessário o porte de:

• DANFE/Fatura Comercial/Remito de acordo com a legislação de cada país e/ou
• Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) quando em trânsito aduaneiro. Tal documento é assegurado pela Instrução Normativa DPRF nº 56 de 23 de agosto de 1991.

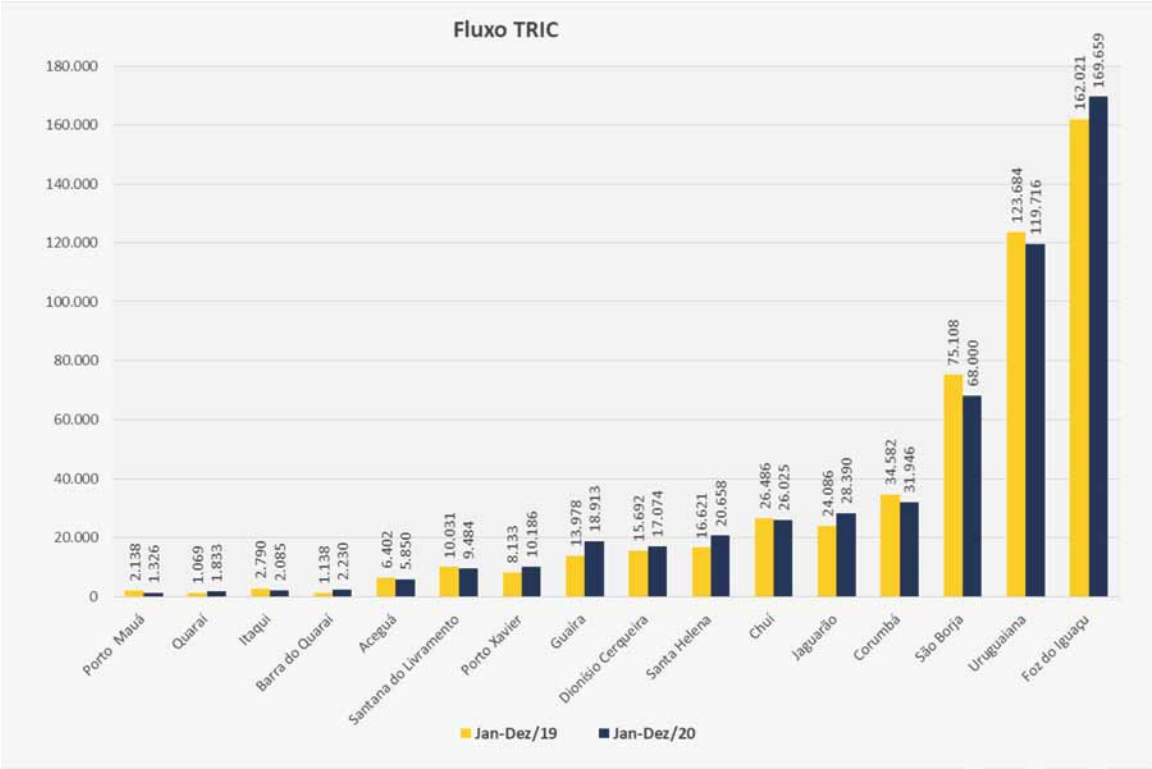
Mesmo diante das dificuldades da pandemia, fluxo total de caminhões cresce em 2020

Uruguai e Paraguai aumentaram movimento, enquanto Argentina, Chile e Bolívia reduziram o fluxo.

ABTI				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-dez 2019	Jan-dez 2020	Δ	nov 2020	dez 2020	Δ	dez 2019	dez 2020	Δ	jan/19 dez/19	jan/20 dez/20	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	2,753	2,056	-25.32%	318	358	0.00%	32	358	1018.75%	2,753	2,056	-25.32%
			Exportação	37	29	-21.62%	0	0	0.00%	0	0	0.00%	37	29	-21.62%
			Total	2,790	2,085	-25.27%	318	358	0.00%	32	358	1018.75%	2,790	2,085	-25.27%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	35,956	34,095	-5.18%	2,827	2,815	-0.42%	2,439	2,815	15.42%	35,956	34,095	-5.18%
			Exportação	39,152	33,905	-13.40%	3,968	3,470	-12.55%	2,878	3,470	20.57%	39,152	33,905	-13.40%
			Total	75,108	68,000	-9.46%	6,795	6,285	-7.51%	5,317	6,285	18.21%	75,108	68,000	-9.46%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	6,959	8,073	16.01%	939	683	-27.26%	490	683	39.39%	6,959	8,073	16.01%
			Exportação	1,174	2,113	79.98%	294	224	-23.81%	71	224	215.49%	1,174	2,113	79.98%
			Total	8,133	10,186	25.24%	1,233	907	-26.44%	561	907	61.68%	8,133	10,186	25.24%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	7,572	7,877	4.03%	609	574	-5.75%	604	574	-4.97%	7,572	7,877	4.03%
			Exportação	8,120	9,197	13.26%	778	633	-18.64%	715	633	-11.47%	8,120	9,197	13.26%
			Total	15,692	17,074	8.81%	1,387	1,207	-12.98%	1,319	1,207	-8.49%	15,692	17,074	8.81%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	43,267	38,133	-11.87%	4,218	3,729	-11.59%	3,486	3,729	6.97%	43,267	38,133	-11.87%
			Exportação	80,417	81,583	1.45%	7,888	7,136	-9.53%	6,090	7,136	17.18%	80,417	81,583	1.45%
			Total	123,684	119,716	-3.21%	12,106	10,865	-10.25%	9,576	10,865	13.46%	123,684	119,716	-3.21%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	6	64	0.00%	0	1	0.00%	0	1	0.00%	6	64	966.67%
			Exportação	2,132		-40.81%	103	85	-17.48%	123	85	-30.89%	2,132	1,262	-40.81%
			Total	2,138	1,326	-37.98%	103	86	-16.50%	123	86	-30.08%	2,138	1,326	-37.98%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	AR	Imp.PIA/PTN	97,315	91,037	-6.45%	10,464	11,153	6.58%	8,753	11,153	27.42%	97,315	91,037	-6.45%
			Exp.PIA/PTN	64,706	78,622	21.51%	6,617	6,674	0.86%	6,292	6,674	6.07%	64,706	78,622	21.51%
			Total PIA/PTN	162,021	169,659	4.71%	17,081	17,827	4.37%	15,045	17,827	18.49%	162,021	169,659	4.71%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	15,896	19,109	20.21%	2,503	2,412	-3.64%	1,493	2,412	61.55%	15,896	19,109	20.21%
			Exportação	725	1,549	113.66%	211	161	-23.70%	125	161	28.80%	725	1,549	113.66%
			Total	16,621	20,658	24.29%	2,714	2,573	-5.20%	1,618	2,573	59.02%	16,621	20,658	24.29%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	11,978	15,846	32.29%	2,090	1,895	-9.33%	1,245	1,895	52.21%	11,978	15,846	32.29%
			Exportação	2,000	3,067	53.35%	510	9	-98.24%	166	9	-94.58%	2,000	3,067	53.35%
		Total		13,978	18,913	35.31%	2,600	1,904	-26.77%	1,411	1,904	34.94%	13,978	18,913	35.31%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	5,344	4,453	-16.67%	282	563	99.65%	348	563	61.78%	5,344	4,453	-16.67%
			Exportação	1,058	1,397	32.04%	113	109	-3.54%	62	109	75.81%	1,058	1,397	32.04%
			Total	6,402	5,850	-8.62%	395	672	70.13%	410	672	63.90%	6,402	5,850	-8.62%

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 2019	Jan-dez 2020	Δ	nov 2020	dez 2020	Δ	dez 2019	dez 2020	Δ	jan/19 dez/19	jan/20 dez/20	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	277	425	53.43%	52	38	-26.92%	9	38	322.22%	277	425	53.43%
			Exportação	861	1,805	109.64%	208	90	-56.73%	82	90	9.76%	861	1,805	109.64%
			Total	1,138	2,230	95.96%	260	128	-50.77%	91	128	40.66%	1,138	2,230	95.96%
Chuí	Chuy	UY	Importação	5,923	4,898	-17.31%	587	501	-14.65%	377	501	32.89%	5,923	4,898	-17.31%
			Exportação	20,563	21,127	2.74%	2,166	2,177	0.51%	1,809	2,177	20.34%	20,563	21,127	2.74%
			Total	26,486	26,025	-1.74%	2,753	2,678	-2.72%	2,186	2,678	22.51%	26,486	26,025	-1.74%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	10,361	12,379	19.48%	1,472	1,567	6.45%	920	1,567	70.33%	10,361	12,379	19.48%
			Exportação	13,725	16,011	16.66%	1,567	1,509	-3.70%	1,242	1,509	21.50%	13,725	16,011	16.66%
			Total	24,086	28,390	17.87%	3,039	3,076	1.22%	2,162	3,076	42.28%	24,086	28,390	17.87%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	930	1,603	72.37%	141	241	70.92%	133	241	81.20%	930	1,603	72.37%
			Exportação	139	230	65.47%	25	38	52.00%	14	38	171.43%	139	230	65.47%
			Total	1,069	1,833	71.47%	166	279	68.07%	147	279	89.80%	1,069	1,833	71.47%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	2,938	3,312	12.73%	403	338	-16.13%	197	338	71.57%	2,938	3,312	12.73%
			Exportação	7,093	6,172	-12.98%	672	662	-1.49%	649	662	2.00%	7,093	6,172	-12.98%
			Total	10,031	9,484	-5.45%	1,075	1,000	-6.98%	846	1,000	18.20%	10,031	9,484	-5.45%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	5,130	6,107	19.04%	722	644	-10.80%	626	644	2.88%	5,130	6,107	19.04%
			Exportação	29,452	25,839	-12.27%	2,674	3,052	14.14%	2,913	3,052	4.77%	29,452	25,839	-12.27%
			Total	34,582	31,946	-7.62%	3,396	3,696	8.83%	3,539	3,696	4.44%	34,582	31,946	-7.62%

Fluxo de veículos



Feriados nacionais no Mercosul

Abril

sexta, 2
Dia das Ilhas Malvinas
sexta, 02
Sexta-Feira Santa
domingo, 04
Páscoa

sexta, 2
Sexta-Feira Santa
domingo, 04
Páscoa
quarta, 21
Tiradentes

quinta, 1º / sexta, 2
Semana de Turismo / Semana Santa
segunda, 19
Dia dos 33 Orientais

quinta, 1
Quinta-Feira Santa
sexta, 2
Sexta-Feira Santa

quinta, 1
Quinta-feira Santa
sexta, 2
Sexta-Feira Santa
segunda, 19
Declaração da Independência

sexta, 2
Sexta-Feira Santa
sábado,3
Sábado de Aleluia

Maio

sábado, 1º
Dia do Trabalhador
terça, 25
Revolução de Maio

sábado, 1º
Dia do Trabalhador

sábado, 1º
Dia do Trabalhador
terça, 18
Batalha de Las Piedras

sábado, 1º
Dia do Trabalhador
sábado, 15
Independência do Paraguai

sábado, 1º
Dia do Trabalhador

sábado, 1º
Dia do Trabalhador
sexta, 21
Dia das Glórias Navais

Junho

quinta, 17
Morte do General Martín Miguel de Güemes
domingo, 20
Dia da Bandeira

sábado, 12
Dia da Paz no Chaco

quinta, 24
Batalha de Carabobo

terça, 29
São Pedro e São Paulo

Fonte: www.mercosur.int

Legenda: Argentina Brasil Chile Paraguai Uruguai Venezuela

Governo desenvolve programa Fronteira Integrada

O Ministério do Desenvolvimento Regional anunciou em 25 de janeiro a criação do Programa Fronteira Integrada para auxiliar a reduzir as desigualdades econômicas e sociais nas cidades localizadas próximas às fronteiras do país. De acordo com o programa, o objetivo é criar oportunidades para melhorar a infraestrutura urbana e gerar maior renda à população que vive em regiões mais afastadas.

Terão prioridade no atendimento 33 cidades-gêmeas reconhecidas pelo Governo Federal nas áreas fronteiriças do Norte, Centro-Oeste e Sul do país. Sendo consideradas cidades-gêmeas aquelas que são cortadas pela linha de fronteira e que apresentam potencial de integração econômica, social e cultural com cidades de algum país vizinho.

Também serão atendidas, as cidades intermediárias priorizadas pelos Planos Regionais de Desenvolvimento elaborados pelas Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia e do Centro-Oeste, além dos municípios de mais baixa renda priorizados na política regional.

Segundo o Ministério, o Programa Fronteira Integrada irá incentivar o desenvolvimento produtivo, melhorar a infraestrutura econômica e urbana, fortalecer as administrações municipais e ampliar o acesso a serviços públicos essenciais, como educação e saúde, à população das cidades de fronteiras.

CURSO:

LGPD para o Setor de Transporte

Como a lei impacta o **dia a dia dos negócios?**

O curso foi pensado pelas entidades do **Sistema CNT** juntamente com o professor **Danilo Doneda**, responsável pela qualificação e especialista em proteção de dados pessoais e foi um dos **coautores do anteprojeto da lei que resultou na LGPD**.

Será um momento enriquecedor para a sua empresa e para o transporte como um todo. **Não fique de fora!**

As vagas são limitadas.

Turmas abertas em **Brasília e São Paulo.**
Inscrições abertas!

Para mais informações,
acesse o QR Code.

CNT / SEST SENAT / ITL

#Vacina Transporte

Movimento do Sistema CNT

para apoiar a vacinação contra a covid-19.

CNT / SEST SENAT / ITL

Para nós, cada vida importa.