Ano 5 - Nº 13 - 5ª Edição 2010

Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

www.abti.com.br

www.droffice.com.br

Arbitrariedades operacionais no Mercosul

Multas Argentinas ainda são destaquel

17º premio CNT de Jornalismo

6º Simerco foi realizado em Foz

Impresso Especial
9912227992-DR/RS
ABTI
CORREIOS

DEVOLUÇÃO GARANTIDA
CORREIOS
Data de postagem 13/01/2011

Mercedes-Benz
Planalto
Onix SAT
Ipiranga
ApexBrasil
AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS
SEBRAE

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Quem participa multiplica soluções.

Convidamos à todos os associados para que realizem uma visita e conheçam nossa nova sede.

A ABTI oferece para seus associados:

- Recepção
- Sala de reuniões com internet wireless
- Auditório
- Hall para coffee break
- Ambientes climatizados

E todos os serviços e acompanhamentos que sua empresa necessita para o Transporte Internacional.

www.abti.com.br

Faça-nos uma visita!

Rua Bento Martins, 2350 - Fone: 55-3413-2828 - abti@abti.com.br

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA DA ABTI

Presidente: José Carlos Becker
Vice-Presidente: Francisco Carlos G. Cardoso
Dir. Administrativo: José Carlo Cadiñanos
Dir. Assun. Políticos: Ruy Márcio Galvão Martins
Dir. Técnico: Aley Afonso Bertol
Dir. Relações Institucionais: José Pio X Schio
Dir. Relações Institucionais: José Schutz Schwanck
Cons. Fiscal Presidente: Vilmar Lizot
Cons. Fiscal Efetivo: Eduardo Portalete Eichenberg
Cons. Fiscal Efetivo: Edmilson Roberto Rodrigues
Cons. Fiscal Suplente: Paulo Roberto de Sousa
Diretor: Jorge Antônio Lanzanova
Diretor: Paulo Cesar Maia Oliveira
Diretor: Luiz Alberto Garcia
Diretor: Évelin Boeira Machado
Diretor: José Mário Rodrigues de Freitas

EXPEDIENTE

Redação
Graciele Santos – Assess. de Comunicação da ABTI
imprensa@abti.com.br

Projeto Gráfico e Diagramação
Direção de Arte: Robson Schenato
Diagramação:
João Paulo Sanhudo
Giovanni Mendes Mansueto
www.droffice.com.br

Portal
www.abti.com.br

Impressão
Gráfica Universitária

Tiragem
3.000 exemplares

Colaboradores
Profª Maria das Graças B. Cordenonsi (correção de textos)
Jéssica Bassanezi (G&A Comunicação)
Wagner Dilélio (Setcergs)

Palavra do Presidente

José Carlos Becker

Presidente da ABTI

Entramos no último trimestre de 2010. Um período de grandes perspectivas, propostas pelo período natalino que se aproxima, e com isso, promessas de grandes negócios e altos consumos.

Também já passamos pelas eleições, com grandes combates, figuras ilustres e algumas até cômicas, retratando com a sua plena aceitação entre os eleitores, a fotografia da indignação pública, perante as escolhas políticas.

Somos um povo com pleno livre arbítrio, porém, com baixa estima de incisa decisão. Queremos escolher, mas temos medo de errar. Serão quatro anos convictos e promissores se acertarmos na escolha, contudo se errarmos, serão mais quatro de incertezas e desconfianças.

Optar entre Serra e Dilma foi uma responsabilidade de escolha. Esperamos que o eleito seja capaz de promover soluções economicamente sustentáveis. Cremos numa resposta para os problemas ambientais e confiamos nas melhores decisões políticas, econômicas para o povo brasileiro.

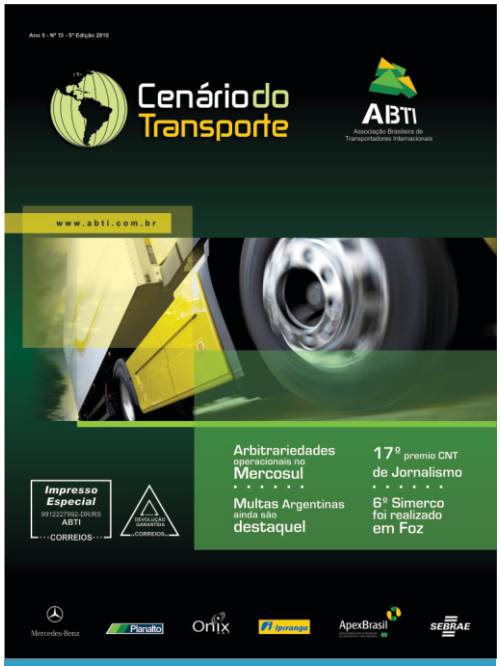
Um futuro promissor é o que todos esperam e, no setor do transporte de cargas, não é diferente. Há décadas almejamos melhoria em nossa malha rodoviária. Durante anos, reivindicamos a verdadeira aceitação do Mercosul como efetivo acordo entre nações. Somos um setor com um expressivo percentual no PIB brasileiro, e nem sempre somos lembrados, tampouco atendidos.

Mas nem tudo está perdido, algumas vitórias conquistamos e, entre elas destaco o acordo sobre pesos e medidas, internacionalizado recentemente pelo último país restante, a Argentina.

Acabamos por nos tornar repetitivos, batendo sempre nas mesmas teclas como: melhor infraestrutura, mão de obra especializada e redução da carga tributária. Se elencando e mostrando os reais problemas, já não somos atendidos, imagine se ficarmos omissos, seremos esquecidos.

Precisamos ser otimistas expressando nossas opiniões, assim quem sabe, sejamos vistos e por fim ouvidos.

Sumário



10 Arbitrariedades operacionais no Mercosul

O Itamaraty receberá um dossiê do setor do transporte internacional

12 DNIT promete fiscalizar veículos argentinos

ABTI vai à Brasilia e solicita abordagem aos "hermanos"

13 Criado o Foro de Integração Paso de Los Libres / Uruguaiana

Visando melhorias na fronteira, entidades unem-se em prol de uma mesma causa: a agilização da aduana

18 17º Prêmio CNT de Jornalismo

Sete reportagens venceram o 17º Prêmio CNT de Jornalismo. A entrega dos troféus ocorreu no dia 8 de dezembro, em uma solenidade no Clube do Exército, em Brasília (DF).

20 Paso Cristo Redentor

Governanças argentinas e chilenas buscam melhorias para o Paso Cristo Redentor

24 Barra do Quaraí possui grande potencial

Governo municipal da Barra reivindica estrutura de alfândega para melhor administrar o crescimento do Comércio Exterior

30 Revista CNT nas fronteiras

Pesquisas e novos projetos estarão no foco da Confederação

34 Jurídico

O ICMS nas operações triangulares

Desafio do transporte na era da logística

IMAGINE O MOTOR COMO UM BEBÊ E O NOSSO ÓLEO COMO UMA MÃE SUPERPROTETORA.

TALENT

Novo óleo Brutus EGR Semissintético Ipiranga.
Para os apaixonados por performance.

- Lubrificante semissintético de altíssimo desempenho para motores a diesel.
- Apresenta baixa volatilidade em condições severas, o que resulta em consumo reduzido do lubrificante.
- Reduz mais que os produtos convencionais o desgaste decorrente dos períodos críticos de partida do motor.
- SAE 15W40; API CI-4/SL; ACEA E7/B4/B3/A3-2004; MB 228.3/229.1.

Tecnologia sem limites.

O descarte de óleo lubrificante usado ou contaminado para o solo ou cursos d'água gera graves danos ambientais. O óleo é reciclável, e sua destinação final deve obedecer à Resolução Conama 362/2005. Responsabilidade ambiental é um dever de todos.

Operador Econômico

Com a implantação do OEA afirma-se a criação de cadeias logísticas mais seguras

Por Graciele Santos

Será implantado, brevemente, no Brasil, pela Receita Federal, o programa do Operador Econômico Autorizado (OEA), porém ainda ocorrem várias dúvidas quanto à sua funcionalidade e à sua operacionalidade.

A Receita Federal, em conjunto com entidades do setor do transporte, está realizando em várias cidades, palestras sobre o tema, com a participação de todos aqueles que se envolvem em processos de importação e exportação.

Explicando um pouco como funcionará toda esta operação, o superintendente adjunto da Receita Federal do Brasil da 10ª Região Fiscal, Ademir Gomes de Oliveira, comentou que os primeiros pedidos de certificação para o OEA devem ocorrer ainda em 2011.

Leia a seguir a entrevista por e-mail com o representante da Receita.

O que vem a ser o operador econômico?

Frente aos crescentes ataques terroristas publicados pela grande imprensa, nas últimas décadas, surgiu a preocupação das principais economias do mundo em garantir a segurança de suas cadeias de suprimentos no comércio internacional. Nesse sentido, o Canadá implementava, em 1995, um programa chamado "Partners in Protection". Os Estados Unidos, em 2001, após o atentado de 11 de setembro, implementava seu programa, o C-TPAT. Em 2002, os principais portos brasileiros já buscavam adequar-se ao ISPS CODE, código internacional de procedimentos de segurança aplicado aos portos. Nesse contexto, na sessão do ano de 2005, o Conselho da Organização Mundial das Aduanas (OMA) materializou a concepção de normas destinadas a assegurar e a

Autorizado

agilizar o fluxo crescente do comércio internacional. De forma a aumentar a segurança sem perder a agilidade exigida no fluxo do comércio. Tais normas passam a figurar na Estrutura Normativa da OMA para a segurança e agilização do comércio internacional. Muitas administrações Membros da OMA expressaram a intenção de adotar o processo de implementação das recomendações da Estrutura Normativa, a qual incorpora, em seu arcabouço, o conceito de Operador Econômico Autorizado (Operador Econômico Qualificado, termo adotado pelo Código Aduaneiro do Mercosul). A implementação dos programas do OEA, entre os membros da OMA e a comunidade de comércio internacional, tem então supedâneo na aplicação efetiva de padrões delineados pela Estrutura Normativa. Trata-se de padrões internacionais, significativos, de longo prazo, tanto para as administrações aduaneiras quanto para o Operador Econômico Autorizado. Tais padrões internacionais essenciais delineiam uma orientação a ser seguida pelas partes envolvidas nas implementações do conceito do OEA. Toda esta exposição para tentar uma aproximação uma definição ao operador econômico qualificado como sendo todo interveniente no comércio internacional que, em função de seu comprometimento, exerce sua atividade de forma transparente, regular e idônea, recebendo o reconhecimento das autoridades aduaneiras de seu País, por meio de certificação, reunindo condições para receber tratamento procedimental diferenciado das autoridades que atuam na fiscalização do comércio exterior. Entretanto, o presente conceito ainda merece aprofundamento em sua discussão conceitual, fruto de reflexões, debates e experiências futuras que sedimentarão e cristalizarão com o decorrer do processo de implementação do programa brasileiro de OEA.

Quais os benefícios que o OEA trará para o transportador?

O programa brasileiro de OEA (OEQ) iniciou-se, em 2009, com trabalhos de pesquisa, reconhecimento e análise das iniciativas de diversos membros da OMA na implementação de seus programas. A Secretaria da Receita Federal do Brasil, órgão do Ministério da Fazenda, participou de vários eventos internacionais para a discussão e desenvolvimento dos conceitos a serem implementados no programa nacional. Já é cristalino, portanto, no processo que se alinha em plano global, que o setor privado, para manter seu apoio ao programa, exige a publicidade de uma definição clara sobre qual será a função do OEA. Pela lógica do empreendedorismo privado, faz-se mister que sejam claramente apresentadas as vantagens concretas de cada participante do programa. Com o desenvolvimento do programa, ainda voltado, em sua fase inicial ao agente exportador, estas questões serão publicadas com maior especificidade e clareza. Até então, numa análise teórica, pode-se considerar que a questão remete-se à lógica da concorrência entre os diversos fatores econômicos. Ou seja, no contexto global, compradores exigirão que seus fornecedores sejam parte de uma cadeia logística segura, pois terão garantidos controles mais eficientes, eficazes e, portanto, menos burocráticos, no momento da transposição das fronteiras, resultando em celeridade e garantia do cumprimento na programação de sua produção, acarretando menores custos de estoque de mercadorias, prazos menores de fornecimento. Tais fornecedores, como elo de determinada cadeia logística, buscarão pares que estejam certificados dentro dos conceitos de OEA.

Quando o OEA deverá ser implantado o Brasil?

O programa de implementação do modelo brasileiro de OEA (OEQ) já foi objeto de consulta pública interna (servidores da RFB) e de consulta pública externa (diversos segmentos do comércio internacional, inclusive importadores e exportadores). As sugestões propostas para o aperfeiçoamento do modelo já estão sendo analisadas e deseja-se que o início da entrega dos primeiros pedidos de certificação ocorra ainda em 2011.

Existe algum modelo de sistema parecido com o OEA sendo usado em outro país? Qual?

O projeto de implementação do OEQ foi precedido de um estudo de diversos modelos implementados e/ou em fase de implementação por outras administrações aduaneiras membros da OMA. Apuraram-se erros e acertos de experiências de outros países na implementação de seus modelos. A União Européia possui uma experiência bastante aproximada do modelo brasileiro. Entretanto, cada país desenvolve seus modelos respeitando suas peculiaridades. Deve-se salientar que todos os modelos buscam, em sua essência, o reconhecimento mútuo com os demais membros da OMA. Assim, os programas de implementação de OEA, num patamar global, apresentam como fundamento as normas que figuram na Estrutura Normativa da OMA para a segurança e agilização do comércio internacional (chamadas de normas SAFE).

Sabemos que pessoas físicas e jurídicas poderão se tornar um OEA. Existe alguma restrição para adquirir este selo? Quais?

Não há de se falar em restrições à certificação nos mesmos conceitos que estão instituídos no programa do Linha Azul. O Linha Azul delimita um capital social mínimo para as empresas. Em relação ao OEA (OEQ), traduz-se mais importante direcionar a reflexão para a viabilidade da opção pela implementação de um programa da OEA dentro de uma estrutura produtiva, comercial ou de serviços. Ou seja, num dos pilares do programa, a administração busca o estabelecimento de medidas que lhe permitam identificar aquelas empresas que, regularmente, demonstram um compromisso para cumprir a legislação tributária/aduaneira e para atender os procedimentos de segurança exigidos. De forma que poderá demandar a certificação qualquer ator envolvido na cadeia logística internacional que se disponha a atender os requisitos de ordem aduaneira/tributária ou de procedimentos de segurança, em conformidade com as normas do OEA. A análise de uma solicitação de OEA estará fundamentada em metodologia estruturada que compreenderá procedimentos que consistem, por exemplo, no exame dos documentos submetidos pelo solicitante, dos bens materiais que se encontram nos locais de trabalho, dos dispositivos de segurança, dos métodos de controle formais, dos métodos formais de treinamento e pessoas, tudo com vistas a assegurar conformidade às normas brasileiras, que se fundamentam nas normas internacionais de base da Estrutura Normativa da OMA.

Quais serão as maiores dificuldades já visualizadas pela receita na implantação do OEA no Brasil?

A preferência é falar em desafios. Considerando-se a abrangência e o pioneirismo do projeto em solo pátrio, os desafios não se demonstram, em nada, negligenciáveis. Entretanto, ainda na fase preliminar, a Coordenação de Administração Aduaneira formatou um projeto, esmiuçando os objetivos estratégicos, a justificativa, escopo, metas, restrições, premissas, etc. De forma que, a administração buscou contemplar todas as etapas, de maneira formal, com todos os desafios devidamente especificados e com ações definidas para cada fase. Há ações previstas nas áreas de conscientização dos servidores e também na parte de conscientização dos setores econômicos. Sem esquecer das nuances orçamentárias, estruturais, etc.

A pessoa ou empresa que vier a se tornar um OEA receberá algum incentivo financeiro por parte do governo?

Não faz parte dos conceitos de OEA a concessão de incentivos financeiros governamentais.

Quais serão os requisitos para se tornar um OEA?

No modelo brasileiro, há previsão de três tipos de certificação: o AGIL-PASS, que visa ao cumprimento e respeito às obrigações tributário/aduaneiras; o LOG-PASS, que se debruça sobre requisitos de segurança aplicados à cadeia logística; o TOTAL-PASS, que é uma soma das exigências do AGIL-PAS e do LOG-PASS. Os requisitos dependerão do tipo de certificação a ser solicitada. A título exemplificativo e, em termos ainda gerais, podemos afirmar que haverá exigências quanto à regularidade de suas atividades de comércio exterior, capacidade econômico-financeira relativamente ao volume de seus negócios, idoneidade e situação fiscal regular, sistemas e rotinas de segurança, sistemas corporativos informatizados integrados à contabilidade das empresas, tempo mínimo de atuação no comércio exterior, quantidades mínimas de operações por determinado período, etc. Cabe lembrar que, dependendo do tipo de atividade de cada operador econômico, poderá haver requisitos que se aplicam a uns, mas não se aplicam a outros.

O que muda no transporte internacional rodoviário de cargas?

Num programa ideal de OEA, devem estar englobadas as operações de exportação e de importação, envolvendo-se toda a extensão de sua cadeia logística: incluindo a fabricação, comercialização, embalagem, consolidação, transporte, armazenamento, despacho aduaneiro, etc. Entretanto, um programa de OEA deve iniciar com cautela e por etapas, evitando-se tentar implementar um programa demasiadamente abrangente em pouco tempo. Administrações que já implementaram seus programas orientam que se escolha uma prioridade. No caso do programa brasileiro, prioriza-se, inicialmente, as empresas exportadoras. Dessa forma, a implementação do programa teria, inicialmente, foco nas empresas exportadoras. Entretanto, não é difícil vislumbrar que, mudanças significativas recaiam sobre todo o tecido de empresas que participam de operações de comércio internacional. Vejamos como funcionará o sistema global de OEA: O programa brasileiro buscará reciprocidade com programas de OEA de outros países. Uma vez obtida esta reciprocidade de reconhecimento dos programas de OEA entre países, a título de exemplo, uma empresa exportadora certificada OEQ buscará parceiras que também estejam certificadas, garantindo que a cadeia logística de seu produto seja considerada segura. Situação que evitará a submissão de sua produção a procedimentos burocráticos desnecessários no momento da transposição das fronteiras. Num esforço de reflexão, pode-se imaginar que os grandes atores das estruturas produtivas-exportadoras-importadoras dos países, que possuem forte impacto no comércio internacional, serão as primeiras a iniciar seus processos de certificação, pois lhes é conveniente economicamente. São estas mesmas empresas que buscarão parceiros, incluídos os transportadores internacionais, também certificados, para garantia de uma cadeia logística segura.

Existe a possibilidade de dar algo errado na implantação?

Todo o trabalho foi objeto de um projeto prévio, contendo uma programação sólida. Em 2009, elaborou-se um trabalho de reconhecimento detalhado das experiências de outras administrações na implementação de seus programas de OEA. Visando à minimização de problemas já perpassados por outros países. Também estão envolvidos critérios robustos e cautelosos de trabalho, além da participação dos servidores e colaboração de diversos segmentos de empresas privadas. Trata-se de um projeto amplo e complexo.

Arbitrariedades operacionais no Mercosul

O Itamaraty receberá um dossiê do setor do transporte internacional

Por Graciele Santos

Em audiência, no Ministério das Relações Exteriores, em Brasília, com o Sr. Mauricio Fávero da Divisão de Coordenação Econômica e Assuntos Comerciais do Mercosul – DMC/MRE, o presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker, relatou as "arbitrariedades operacionais" existentes no âmbito do Mercosul.

O tema debatido atinge diretamente os transportadores rodoviários internacionais de cargas, impactando nos serviços prestados.

Becker destacou que o transporte internacional rodoviário de cargas é indispensável na cadeia logística de suprimentos do Mercosul, enfatizando a credibilidade e competência operacional dos empresários do setor.

Ficou estabelecido por parte do Sr. Maurício Fávero o comprometimento do Ministério das Relações Exteriores junto ao setor do transporte internacional. A ABTI encaminhará ao Itamaraty, um "dossiê" contendo os problemas pertinentes do setor e este será apresentado na próxima reunião bilateral da Divisão do Mercado Comum do Sul (DMC), composto pelos Ministros das Indústrias do Brasil e Argentina.

Em audiência, no Ministério das Relações

Conheça as novidades da nova linha de caminhões Mercedes-Benz na Veísa.

duecom

Mercedes-Benz Actros
O gigante em tecnologia chegou ao RS

Linha Axor Premium
Novo câmbio semi automatizado
(Agende um test drive na Veísa)

Linha Atego
Versatilidade e rentabilidade para sua frota

Mercedes-Benz

Veísa

Concessionário Mercedes-Benz
Santa Maria (55) 3220.7400 • Passo Fundo (54) 3317.5400 • Entre-Ijuís (55) 3329.2500 • Ijuí (55) 3332.8787
www.veisa.com.br

Multas Argentinas ainda são destaque

ABTI realiza denúncia na ANTT contra abusos argentinos

Por Graciele Santos/ABTI e Aerton Guimarães/CNT

A altura de caminhões brasileiros em território argentino continua sendo tema muito discutido em reuniões e encontros de transportadores. Os caminhões brasileiros continuam sendo multados, mesmo com a nova resolução já em vigência em todo o território do Mercosul.

Em novembro, o presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker, esteve reunido com o Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Noboru Ofugi levando ao seu conhecimento a indevida aplicação de multas a veículos de cargas brasileiros.

Mediante documentos comprobatórios, foi realizada a denúncia de abusos de poder nas estradas argentinas. Foi entregue ao Sr. Noboru, uma multa aplicada a um transportador brasileiro com a aferição de 4,15m de altura, que segundo o Controle de Cargas Argentino (AECSA), órgão aplicador da penalidade, ultrapassava os limites da legislação, equivocadamente denominada o máximo de 4,10m de altura.

Segundo a ANTT, o governo argentino informou que trabalhará junto às autoridades envolvidas no transporte rodoviário de cargas do país, para acabar com as multas aplicadas de maneira abusivas aos caminhões do Brasil. “Estaremos mais uma vez, divulgando o acordo para todas as autoridades argentinas envolvidas com o transporte rodoviário internacional de cargas”, disse o chefe de Gabinete do subsecretário argentino, Daniel Dominguez, destacando que as empresas multadas poderão entrar com recursos junto à subsecretaria.

Na oportunidade, também foi levado ao conhecimento da ANTT, a preocupação das entidades sobre a obrigatoriedade da cabine dormitório a partir de 2011.

DNIT promete fiscalizar veículos argentinos

ABTI vai à Brasilia e solicita abordagem aos *"hermanos"*

Por Graciele Santos

Em visita ao Departamento Nacional de Infraestrutura do Transporte (DNIT), em Brasília, o presidente da ABTI, José Carlos Becker, realizou solicitação ao Coordenador Geral de Operações Rodoviária, Luiz Claudio Varejão, no que se refere à implementação imediata da fiscalização a veículos estrangeiros junto às balanças de aferição eletrônica por eixo, instaladas nas rodovias brasileiras.

Varejão afirma que o projeto é prioridade para o DNIT e que está sendo coordenado pelo Sr. Getulio Berreta que acompanha as reuniões do transporte internacional.

A ANTT já disponibilizou ao DNIT todo o cadastro dos representantes das empresas estrangeiras e demais dados de grande importância para o start nas operações do sistema.

Segundo o presidente da ABTI, além dessa fiscalização ser legal, trata-se também de uma questão comercial onde as transportadoras brasileiras perdem na competitividade com os transportadores argentinos. "Além de perdermos comercialmente, o peso acima da média que possuem os veículos estrangeiros, acaba prejudicando nossa malha rodoviária", constata Becker, referindo-se às "mochilas", que são tanques complementares que os veículos estrangeiros possuem externamente atrás de suas cabines.

Becker ressalta ainda que os veículos brasileiros em território argentino, não possuem nenhum tipo de exceção quanto à legislação de lá, "estamos sempre penando diante de multas argentinas", contesta ele.

O Coordenador Geral Luiz Varejão informou que já está em fase de teste na região de Santa Catarina, a utilização de sensores de movimento instalados nas Rodovias. Esses sensores são capazes de identificar e selecionar veículos com divergência de peso, para serem encaminhados à fiscalização. Atualmente, os veículos são obrigados a passar pelos pontos de pedágios para tal verificação.

Quanto diferenças entre balanças em pontos diferentes, as divergências devem ser levadas ao conhecimento do DNIT, para que cada caso seja avaliado e assim sejam acionados os organismos oficiais de aferição. Em alguns trechos, o DNIT identificou variações influenciadas pelo tipo de pavimento.

EADI SUL
T:(55) 3412-7200 | www.eadisul.com.br

A EADI SUL, está presente em todo o Sul do país, atuando há mais de 10 anos no mercado. Com unidades de fronteiras estrategicamente localizadas, a EADI SUL realiza a integração das operações com o Mercosul e demais regiões brasileiras. Confie na empresa de maior tradição para atender às suas necessidades de logística integrada.

Criado o Foro de Integração

Paso de Los Libres / Uruguaiana.

Visando melhorias na fronteira, entidades unem-se em prol de uma mesma causa: a agilização da aduana

Por Graciele Santos

No dia 19 de novembro, na cidade Argentina de Paso de Los Libres, foi criado o Foro de Integração para o Fortalecimento do Ponto de Fronteira Paso de Los Libres / Uruguaiana.

Participam do grupo o Centro de Despachantes de Aduanas de Paso de Los Libres, Associação de Transportistas Libreños, Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul (SDAERGS), EADI SUL, Sindimercosul e Cootranscau.

A premissa deste Foro é a de fortalecer o setor do transporte internacional junto aos órgãos intervenientes e entidades dos países de Brasil e Argentina, buscando melhorias e integração às cidades vizinhas.

De forma a serem expostas as propostas, o Foro levou os assuntos pertinentes ao conhecimento do principal órgão responsável pelo Comércio Exterior em ambos os países. Em Paso de Los Libres ao Administrador da Aduana (AFIP-DGA), Javier Bach, e em Uruguaiana, ao Delegado da Receita Federal, Jorge Hergessel.

Ambos receberam as demandas e se propuseram a ajudar. Javier expressou satisfação pela criação do Foro. “Fazem parte deste grupo, operadores privados de ambos os países, trabalhando juntos por um mesmo ganho, e esse já é um grande passo”, expressou ele. Advertiu também que a polícia Argentina possui entre suas prioridades estreitar a relação entre os países, através de ações concretas.

O delegado Jorge também se fez solícito às demandas do Foro. Segundo ele, as principais questões nas demoras operacionais referem-se à infraestrutura, destacando as obras que estão em fase de terminação na cabeceira da ponte no lado brasileiro. “Cremos que ao terminar essa obra, sanaremos cerca de 60% de nossos problemas”, explicou Hergessel.

Tanto as entidades brasileiras quanto as argentinas detectaram atrasos operacionais em ambas as aduanas. Destacaram a falta de segurança do lado argentino nas proximidades da COTECAR e a demora das liberações no lado brasileiro.

Os representantes da AFIPI e da Receita Federal comprometeram-se a agir na tomada de medidas junto aos demais órgãos envolventes no processo de agilização das aduanas, para que de comum ganho junto ao Foro, possam resolver os gargalos saturados na fronteira de Libres e Uruguaiana.

O suporte para o

O sistema de informação tornou-se inevitável para o Transporte Terrestre

Por André Maia

O desenvolvimento do sistema de transportes deve ser planejado, procurando-se investir de forma racional garantindo o melhor funcionamento do sistema e melhores condições de vida para a população. O sucesso da formulação e implementação de planos estratégicos é condicionado ao conhecimento da realidade ambiental na qual a organização está inserida.

No Brasil, por suas peculiaridades geoeconômicas e sociais, torna-se evidente o caráter estratégico do sistema de transporte como indutor do desenvolvimento. A utilidade do conhecimento gerado a partir da análise da evolução política de transportes, ao longo do tempo é marcante. Especificamente no que se refere ao setor de transporte rodoviário de cargas no país, cabe registrar a criação da Lei nº 11.442 de 2007.

Esta ANTT com o propósito de Regulamentar os aspectos de transporte previstos na referida Lei aprovou a Resolução ANTT nº 3056/09 e suas alterações que dispõe sobre o exercício da atividade do transportador rodoviário de carga, por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelece procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

Neste contexto, pode-se dizer que a criação de ferramentas de planejamento é importante para a apresentação de análises setoriais. Tomando-se com

base setembro de 2010, o banco de dados da ANTT já havia acumulado 1.032.473 registros. Deste total, 443.642 (42,9%) foram realizados por transportadores autônomos, 581.320 (56,3%) por empresas e apenas 7.511 (0,8%) por cooperativas de transportes. Outras informações, como as retratadas nas figuras 1 e 2, traduzem os números de veículos recadastrados por tipo e categoria de transportador, indicador este importante para analisar as potencialidades e possibilidades do sistema de transporte.

planejamento

Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC

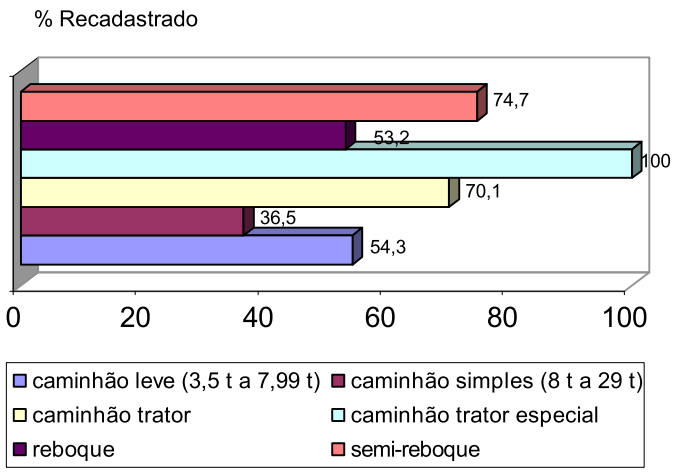


Figura 1: Percentual de veículos recadastrados em relação à sua frota –

Transportadores Autônomos de Cargas - TAC

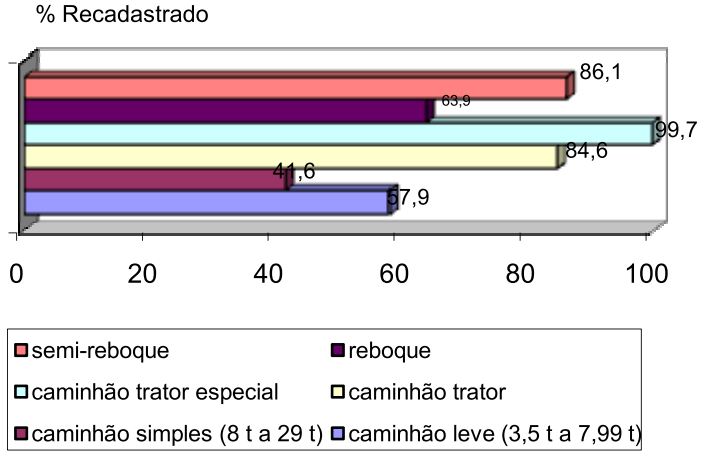


Figura 2: Percentual de veículos recadastrados em relação à sua

Enfim, a criação de um banco de dados do setor por meio de registro dos operadores e veículos vem ao encontro de uma estratégia informacional, onde a integração da informação e a sua disseminação através de produtos e serviços possam promover e gerar conhecimento para a formação de estratégicas e elaboração de políticas públicas em transportes.

Neste contexto, pode-se dizer que a criação de ferramentas de planejamento é importante para a apresentação de análises setoriais. Tomando-se com base setembro de 2010, o banco de dados da ANTT já havia acumulado 1.032.473 registros. Deste total, 443.642 (42,9%) foram realizados por transportadores autônomos, 581.320 (56,3%) por empresas e apenas 7.511 (0,8%) por cooperativas de transportes. Outras informações, como as retratadas nas figuras 1 e 2, traduzem os números de veículos recadastrados por tipo e categoria de transportador, indicador este importante para analisar as potencialidades e possibilidades do sistema de transporte.

MAGNA Corretora de seguros
www.magnaseguros.com.br
Fone: (41) 3322-0388 - Fax (41) 3225- 1467
Alameda Cabral, 592 - Curitiba/PR CEP. 80410-210
E-mail: magnaseguros@magnaseguros.com.br
Seguro Obrigatório
Carta Verde para Veículos Particulares
Motorhomes e Motocicletas de mais 250CC,
em viagem para Uruguai, Argentina, Paraguai e Chile.
Seguro Obrigatório de RCTR-VI, Danos a Terceiros e demais
Seguros para Transportadores Rodoviários Internacionais de
Cargas e Passageiros em viagem pelo Conesul.

Vira o ano, mas os problemas continuam

"Num país que respira Comércio Exterior, suplicam-se melhorias."

Por José Carlos Cadiñanos
Sócio Diretor do Grupo Tammgo e Diretor Administrativo da ABTI

Se pudermos fazer um balanço do ano que chega ao final, diríamos que foi um ano que não nos faltou trabalho, porém continuamos com os mesmos problemas.

Falta de rentabilidade no setor do transporte internacional, é um dos pontos que destaco, pois realmente nossa produção é sofrível e, com isso, os resultados das empresas tornam-se deficientes.

Necessitamos produzir mais, através de nossos veículos e, para isso, necessitamos mais do que nunca, infraestrutura e agilidade nas aduanas.

Não podemos continuar com os tempos mortos, com as mesmas demandas, mesmos gargalos, sempre pedindo socorro. "Queremos produzir, queremos trabalhar"!

Nossos caminhões, para poderem se tornar rentáveis, dependem de rodar no mínimo, cerca de 15.000 km, sendo que hoje a realidade não é essa, e eles rodam apenas a metade do necessário.

É necessário que, na América do Sul, consigamos destravar os processos e que a viagem de um país ao outro, deixe de ser um calvário. Todos devem trabalhar para que sejam minimizadas as barreiras e os entraves, só assim poderemos ter empresas rentáveis e com saúde financeira.

Tratemos de nos unir e tenhamos claro que a atual situação só mudará se tivermos participação efetiva. Devemos ser solidários. Participar de reuniões contribuindo com soluções e melhorias. Associação torna-se forte se houver participação de seus associados.

Temos claro qual é o problema e precisamos entre todos, buscarmos a solução.

Lembremos que o número de empresas de transporte internacional está diminuindo. O empresário do transporte internacional hoje é uma espécie em extinção.

Onix
SAT
Novas ideias em rastreamento
2010 chega ao seu fim...
Presenteie os seus
caminhões e faça 2011
ser ainda melhor.

A OnixSat agradece a Revista Cenário do Transporte e a todos os leitores da revista pelo prestígio e atenção em 2010. Para os que já são nossos clientes, tenham a certeza de que continuaremos oferecendo os melhores rastreadores, acessórios e serviços do mercado, estando sempre ao seu lado. Para os que ainda não são e iniciarão parceria em 2011, verão que ter um Feliz Ano Novo é muito mais fácil quando se tem um OnixSat.

Televendas OnixSat: (43) 3374-3822 • vendas@onixsat.com.br

Onix SMART · Onix SMART · Onix SMART · Onix SPY2 · Onix SLIM · Onix TRAILER

17º Prêmio CNT de Jornalismo

Prêmio da CNT homenageia matérias sobre transporte

Por Cynthia Castro - CNT

Sete reportagens venceram o 17º Prêmio CNT de Jornalismo. A entrega dos troféus ocorreu no dia 8 de dezembro, em uma solenidade no Clube do Exército, em Brasília (DF). "O caminho sem volta" do crescente número de motocicletas nas cidades do Nordeste, que já causaram muitos acidentes graves e mortes, foi o tema da reportagem vencedora do Grande Prêmio.

Publicada pelo jornal "Diário de Pernambuco" em um caderno especial, a matéria mostrou que 84,49% dos municípios nordestinos têm mais motocicletas e motonetas do que carros. E as mortes e sequelas já se tornaram uma epidemia que avança nos prontos-socorros. "É muito importante esta premiação. E ficamos felizes porque o assunto que abordamos necessita de uma solução urgente", disse a repórter Juliana Colares.

Ela recebeu o troféu das mãos do presidente da CNT, Clésio Andrade. Outros representantes do setor de transporte entregaram a premiação aos demais vencedores. A solenidade foi apresentada pelo jornalista Chico Pinheiro.

No total, foram R$ 90 mil em prêmios, sendo R$ 30 mil para o Grande Prêmio e R$ 10 mil para cada categoria. Neste ano, a matéria de meio ambiente teve de ser vinculada a transporte, e a vencedora foi "A revolução das bicicletas", do "JC Online", de Pernambuco.

Clésio Andrade com a vencedora Juliana Colares

José Araújo China, Clésio Andrade e José Becker

Crédito das fotos: Júlio Fernandes/CNT

6º SIMERCO foi realizado em Foz

Em 2011 outras cidades de fronteira receberão o Seminário

Por Graciele Santos

Dir. Técnico ABTI, Aley Bertol, Del. RF, Rafael Dolzan e Ger. ABTI, Guilherme Boger

6º SIMERCO

Seminário Itinerante do Mercosul

Foi realizada, em Foz do Iguaçu, no auditório do Sest Senat, a 6ª edição do Seminário Itinerante do Mercosul (SIMERCO). Um evento extremamente técnico que atraiu pessoas do setor de transporte e logística.

Realizado pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), com a parceria da Associação de Transportadores Internacionais de Foz (ATIFI) e da EADISUL de Foz do Iguaçu, o evento atraiu um público seleto, com interesse no conteúdo das três palestras técnicas e outras três comerciais realizadas.

Aley Bertol, Diretor Técnico da ABTI, agradeceu a participação dos presentes e lembrou da importância do desenvolvimento do setor, destacando as dificuldades que costuma se enfrentar para que se desenvolva um trabalho destacável. "A ABTI procura junto aos seus associados agregar o conhecimento dos empresários e seus colaboradores, para que o serviço a ser oferecido para nossos clientes seja de eficiência" disse ele.

Importantes autoridades prestigiaram o evento como o Delegado da Receita Federal de Foz do Iguaçu, Rafael Dolzan; o presidente da ATIFI, Gilberto Blum; representantes da Ipiranga, Antonio Morandin; da Mercedes Bens, Guilherme Martines; da Onix Sat, Leonardo Andretta; da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rodrigo Amorin; do DNIT, João Berreta; da Magna Seguros, Luis Carlos Moscardini; entre outros.

Em 2011, a ABTI já está programando realizar novas edições do SIMERCO, contemplando outras cidades fronteiriças.

Chile, Argentina e Mercosul

Governanças argentinas e chilenas buscam melhorias para o Paso Cristo Redentor

Por Graciele Santos

Inaugurado em 1981, o Paso Cristo Redentor tem tido um constante aumento no fluxo de caminhões de cargas, em especial a partir da década de 90. Sua colocação é tida como geoestratégica, pois é a mais importante fronteira entre Chile e Argentina. O túnel interliga o Mercosul com os principais portos do Chile que são: o de Valparaíso e o de Santo Antonio.

O Paso Libertadores está situado nas cordilheiras dos Andes, na fronteira da Argentina com o Chile. Este canal possui uma grande problemática no que diz respeito ao trânsito de veículos pelo Túnel Cristo Redentor, onde destacamos as temporadas de inverno e a ocorrência das nevascas.

A travessia pelo túnel tem sido pelos trabalhadores do transporte a via mais indicada para o translado de mercadorias e sua distribuição, tanto no mercado interno quanto no externo. Porém quando chega o período de inverno, há dias em que a temperatura alcança 15° negativos, em especial na localidade de Punta de Vacas na Argentina até a localidade de Guardia Vieja no Chile o que torna a travessia frequentemente impossível.

Durante as nevascas, o túnel é bloqueado e as autoridades costumam emitir comunicados com horários especiais de abertura e fechamento, devido à grande concentração de neve que se acumula.

O local possui cerca de 70 km, e é onde está o ponto mais crítico da travessia. Quando em fortes nevascas, a camada de neve chega a atingir dois metros de altura em alguns trechos, impossibilitando desta maneira a travessia de qualquer tipo de veículo.

Segundo Eduardo Yaya da Fadeeac, cada país desta fronteira, Chile e Argentina, tem a responsabilidade de desobstruir o túnel, retirando a neve acumulada. São usadas máquinas especiais para essa operação, necessitando para isso de tempo e condições meteorológicas estáveis. Em consequência da permanência das máquinas no local, ocorrem as paralisações do trânsito, para que os agentes consigam limpar a neve do asfalto e deixá-lo em segurança para a trafegabilidade dos veículos.

"Existem outras alternativas para a travessia, porém isso aumentaria cerca de 2000 km na viagem, tornando o custo do transportador oneroso", explica Eduardo.

De acordo com o Transportador Luiz Alberto Garcia, da Alecrim Logística que realiza a operação entre Chile e Brasil desde 2000, "o caminhão

interligados por uma estrutura saturada

permissionado, é artigo raro no mercado de hoje, e com ele parado a perda no faturamento é inevitável, pois não conseguimos atender a outros clientes", diz ele.

Luiz comenta que o caminhão em dias normais andando 700 km por dia, leva cerca de 8 dias de Uruguaiana a Santiago no Chile, porém, no inverno, a média de dias se multiplica, podendo levar de 15 a 20 dias. "Estudos relatam que o caminhão parado no Chile representa um prejuízo de US$500,00 por dia", ressalta o diretor da Alecrim.

No túnel Cristo Redentor, cruzam diariamente cerca de 600 caminhões que vão do Chile para a Argentina e outros 600 que fazem o sentido inverso. Durante o verão cerca de 30% desse número, são de veículos brasileiros, diminuindo no inverno, onde 70% são de veículos argentinos e os outros 30% dividem-se entre chilenos e brasileiros.

"Há sempre riscos de acidentes", diz Eduardo da Fadeeac. Por um lado, a questão da saúde do condutor, que devido à altura que o Paso está, cerca de 2.500 metros acima do nível do mar, o corpo humano já não reage a todos os movimentos, podendo fazer com que o motorista perca a noção da direção e isso se dá à baixa circulação de oxigênio no sangue.

Outro fator de graves acidentes "são os motoristas inexperientes, que não conhecem o caminho ou então, aqueles que são confiantes demais e acabam não respeitando os limites da estrutura que rodeia o Paso Cristo Redentor", salienta ele.

Os organismos dos estados responsáveis pelo Paso consideram que o mesmo já está saturado com o movimento que tramita em sua estrutura.

Nos dias 06 e 07 de dezembro, o comitê de integração do Paso Cristo Redentor, formado por chilenos e argentinos, reuniu-se em Valparaíso no Chile e, no dia 20, em Mendonza na Argentina. Nas reuniões foram discutidas propostas de estudo a ser realizado pelo Serviço Agrícola do Chile e pelo Serviço Nacional de Sanidade Agropecuária (SENASA), da Argentina.

O estudo será realizado desde Uspllata até Libertadores e deverá apresentar uma proposta que permita não realizar o duplo controle das aduanas que é feito hoje, pois é devido a este modelo que ocorrem os congestionamentos, prejudicando transportistas e passageiros gerando as grandes demoras.

As alternativas de soluções estão sendo buscadas, porém visualizamos estar longe de decisões concretas que venham a sanar as dificuldades da mais importante travessia entre Chile, Argentina e o Mercosul, o Paso Cristo Redentor.

Prefeitura de São Borja incentiva o Transporte Internacional

Plataforma Logística é apresentada a transportadores

Por Graciele Santos

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) organizou uma comitiva com mais de 20 empresários e representantes de entidades do setor do transporte internacional e realizou visita ao vice-prefeito de São Borja, Sr. Jefferson Olea Homrich, ao Inspetor Substituto da Receita Federal, André Taroncher e ao presidente da Mercovia, José Luis Vazzoler.

Na prefeitura, o Vice Jefferson comentou a importância do setor para o desenvolvimento da cidade. Apresentou a todos o projeto municipal da plataforma logística, obra que ainda não tem data prevista, mas que ganhou a apreciação de todos os presentes. "Precisamos juntos operacionalizar as dificuldades e colocar em prática este projeto. Ele será um diferencial para o setor e consequentemente para o município", afirmou ele.

Logo após, a comitiva reuniu-se com o Inspetor Substituto da Receita, André Taroncher. Segundo ele, "as importações e exportações, em São Borja, tiveram nos últimos anos, um aumento de 400%. Isso se dá à maneira correta, ágil e com integração com a qual todos estão trabalhando no CUF". O presidente da Mercovia, José Vazzoler, completa: "só obtivemos este crescimento devido às empresas que aqui estão e que apostaram no nosso trabalho e confiaram na nossa equipe".

Conforme José Carlos Becker, presidente da ABTI, "a cidade de São Borja é referência nacional, considerada a melhor aduana integrada do país". Ele acrescenta ainda que "o comércio exterior possui grande potencial na região e que isso deveria ser melhor valorizado".

A ponte internacional de São Borja completou no dia 09 de dezembro 13 anos. Ela foi construída para atender a demanda do comércio internacional através do moderno Centro Unificado de Fronteira, hoje operado pela concessionária Mercovia.

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

GREY

Caminhão Axor Premium com câmbio ComfortShift. Exclusividade da Mercedes.

Mais desempenho na estrada com um simples toque.

Chegou a linha de caminhões Axor Premium com ABS e câmbio semiautomatizado ComfortShift de série: um "joystick" que reduz o esforço do motorista para as trocas de marcha. Mais conforto e segurança para o motorista e muito mais economia e durabilidade para sua frota. Vá a um Concessionário Mercedes-Benz, ligue **0800 970 90 90** ou acesse **www.mercedes-benz.com.br**.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Respeite a sinalização de trânsito.

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Barra do Quaraí

Governo municipal da Barra reivindica estrutura de alfândega para melhor administrar o crescimento do Comércio Exterior

Por Graciele Santos

Barra do Quaraí emancipou-se de Uruguaiana, em 1995, e desde então, a economia do município baseia-se na agropecuária, porém possui uma pequena raiz de Comércio Exterior desenvolvendo-se no município, já que faz fronteira com o Uruguai através da cidade de Bella Unión.

O município possui 4.016 habitantes.

O prefeito municipal, Maher Jaber, contou à Cenário do Transporte como tem sido o desenvolvimento da cidade no que diz respeito ao Transporte Internacional e como este setor tem influenciado na busca de melhorias para o município.

Acompanhe a entrevista.

Cenário: Qual a importância do Transporte Internacional Rodoviário de Cargas para o município?

Prefeito: Hoje representa o mínimo, mas poderia, com certeza, representar cifras mais expressivas no que diz respeito ao desenvolvimento do município. Para isso necessitaríamos uma estrutura de alfândega e de fitossanitário, que está sendo reivindicada permanentemente por essa Administração Municipal. Essas conquistas fariam desta fronteira não apenas um ponto de passagem, mas, principalmente, uma região local forte de prestação de serviço no setor de transporte, fortalecendo assim o comércio local e desenvolvendo a parte urbana de nosso município.

Cenário: Referente ao PAC existe na área de infraestrutura alguma projeção para a região da Barra?

Prefeito: O município vem recebendo vários investimentos desde 2005. Estamos urbanizando e estruturando a cidade em todas as áreas. Hoje somos um dos poucos municípios contemplados com 100% da rede de esgoto pluvial instalada. E, através do PAC, estamos buscando atingir 100% de pavimentação. Mas, especificamente, nas áreas de relações internacionais estamos com um projeto audacioso na luta pela conquista na construção de uma ponte internacional, que unifique a tríplice fronteira. Para tanto estamos reivindicando esta ponte entre Brasil e Argentina, através da Barra do Quaraí a Monte Caseros, ou Uruguai e Argentina, entre Bella Unión a Monte Caseros, pela qual estaremos integrando a tríplice fronteira onde certamente teremos também o fortalecimento do comércio exterior em nossa região fronteiriça, trazendo novas divisas para o município, visto as proximidades entre os países do MERCOSUL, reduzindo o custo do transporte entre Barra a Buenos Aires, Barra a Montevidéu, Barra a Santiago do Chile. E também estamos reivindicando melhorias para a reestruturação para a sede da Receita Federal em nosso município.

Cenário: Como é a relação Uruguai x Brasil através da fronteira na Barra?

Prefeito: Excelente, existindo a reciprocidade nas relações institucionais asseguradas pelo acordo de localidades vinculadas, permitindo que nacionais dos dois países desenvolvam suas atividades de estudo, trabalho, saúde, residência e seguro social. Existe um convívio harmônico entre as duas comunidades da fronteira e as relações institucionais tem se fortalecido através de acordos binacionais firmados entre os dois países onde oportuniza que os municípios de fronteira venham beneficiar os munícipes de cada municipalidade. Hoje nossas ações estão regulamentadas por lei, e a título de exemplo, podemos citar o convênio histórico, firmado entre o Município da Barra do

permitindo a utilização de serviços hospitalares.

Cenário: Você possui alguma informação quanto ao crescimento de empresas que trabalham com o

possui grande potencial de fronteira

Comércio Exterior e que estejam se instalando na cidade?

Prefeito: O motivo principal é que não pode ser feito o despacho no município, devido às restrições pela Receita Federal, que apresenta deficiências físicas, estruturais e com a ausência de outros órgãos federais com seus serviços correspondentes. E com a desvalorização do câmbio, o comércio exterior diminuiu de forma significativa. Com isto houve um decréscimo na abertura de novas empresas pelo lado brasileiro.

Pelo acordo internacional entre o Uruguai e a Argentina, a Área de Controle Integrado deverá ser construída em Bella Unión, dificultando os investimentos para a prestação dos serviços necessários no lado brasileiro.

Cenário: Existe algum projeto governamental por parte do município para que o comércio exterior cresça na Barra do Quaraí e desenvolva-se de forma a tornar-se um das principais atividades da cidade? Como é esse projeto?

Prefeito: O Município apresentou projeto para a Receita Federal, contemplando ampliação de espaços físicos para serviços e manobras. Entretanto, estes

para serviços e manobras. Entretanto, estes investimentos ficaram limitados em função de que a Área de Controle Integrado deste ponto de fronteira deverá ser construída em Bella Unión.

Cenário: Em todo o Brasil, o comércio exterior prevê para 2011 um crescimento nas importações e exportações. Como é essa perspectiva para a Barra do Quaraí? Qual o percentual prospectado para o ano de 2011?

Prefeito: Já existe manifestação do Governo Federal em disponibilizar os serviços necessários para resolver os problemas elencados. Entretanto, ficam condicionados à construção da Área de Controle Integrado em Bella Unión. Com isso, o Município será muito beneficiado pelo comércio exterior.

Cenário: Quais são os principais gargalos existentes na cidade que limitam o crescimento do setor?

Prefeito: Não existem gargalos. O que existem são condições positivas que poderiam ser melhor exploradas pelos empresários do setor, sendo que o município pode aplicar política de incentivo para o setor.

Cenário: Algo relevante que gostaria de comentar e que não foi citado acima?

Prefeito: O Transporte Internacional pela Barra do Quarai encurta em mais de 150 km o trajeto entre os principais países do MERCOSUL, especialmente entre a Argentina, o Uruguai e o Chile e região sul do Brasil, contribuindo para o descongestionamento do porto seco de Uruguaiana, representando ponto alternativo para o comércio exterior brasileiro e contribuindo para o desenvolvimento econômico e social deste ponto de fronteira. Por isso se concretizada a construção da Ponte Internacional, estaremos avançando para um futuro cada vez mais promissor deste município jovem

Transporte rodoviário internacional é debatido em reuniões do setor

Condesul, SGT-5 e Ibero-amerciano resultaram em mudanças para o Transporte Internacional

Por Sonia Rotondo

Na última semana de outubro, entre os dias 25 e 29, o município de João Pessoa (PB) foi palco das reuniões do CONDESUL (Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do MERCOSUL, Bolívia e Chile), da Ibero-americana e do Subgrupo de Trabalho nº 5. Na ocasião, representantes do setor de transporte do MERCOSUL e entidades de classe empresariais do Brasil, Argentina, Chile, Espanha, Paraguai e Uruguai estiveram presentes e promoveram debates importantes para o segmento econômico de transporte rodoviário internacional de cargas.

Os debates realizados nas reuniões do CONDESUL e da Ibero-americana ressaltaram os pontos relevantes no âmbito do setor privado que merecem reflexão e que foram destacados para integrarem a pauta que os coordenadores nacionais do SGT-5 receberam por ocasião desse encontro, como a aplicação do acordo sobre a fiscalização do pneumático; a participação do Condesul no conselho de segurança viária; a tolerância sobre pesos e a reivindicação para que o acordo existente entre Argentina e Chile, firmado no ano de 2006, que trata da liberação do veículo quando ocorre sinistro à carga transportada em trânsito aduaneiro, até sentença judicial transitada em julgado. Isso quer dizer que as Aduanas chilena e argentina acordaram que quando em trânsito aduaneiro a carga sofrer sinistro (comum o roubo) o veículo da transportadora não ficará retido para garantia dos impostos suspensos. Essa regra é uma exceção ao art.13, do Anexo I, Aspectos Aduaneiros, do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Imaginem que uma transportadora chilena carrega no Brasil uma carga destinada a uma certa região no Chile. Quando, em trânsito aduaneiro pelo território argentino, ocorre o roubo da carga. Pelo acordo entre as aduanas, a transportadora chilena não terá seu veículo retido para garantir os impostos suspensos dessa mercadoria. Ou seja, os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar

transporte internacional de acordo com o presente Acordo, são de pleno direito a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.

O ATIT (Acordo sobre Transporte Internacional de Terrestre) tem como escopo os seguintes princípios: nação mais favorecida, tratamento isonômico, reciprocidade etc. É muito relevante que as duas nações citadas acordem no âmbito do referido acordo multilateral um tratamento de favorecimento aos seus nacionais, nada mais justo que esse benefício se estenda aos demais países signatários do referido acordo conforme seus pleitos.

Para isso, é de grande importância que o governo brasileiro, por meio da Secretaria da Receita Federal, solicite a adesão ao acordo citado dando guarida às empresas brasileiras que continuam tendo o veículo retido pela aduana Argentina para pagamento dos impostos suspensos. Outro ponto que devemos ressaltar é o pleito do setor empresarial brasileiro sobre a contratação do seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional e danos à carga transportada, exigência prevista no art.13 do ATIT. Comumente, a empresa brasileira contrata esse seguro com extensão ao roubo e à devida cobertura dos impostos suspensos. Assim, na reunião da Comissão do Art.16, do ATIT, ocorrida em Montevidéu, República Oriental do Uruguai, no final do mês de novembro de 2010, aprovou-se a alteração do art.13, do Anexo I, Aspectos Aduaneiros do ATIT, que passou para:

1. Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional de acordo com o presente Acordo, constituem-se de pleno direito, como garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países;

2. As empresas poderão optar por apresentar garantias formais em substituição dos veículos, na forma e condições estabelecidas pela legislação aduaneira dos países signatários. Pelo exposto, observa-se plenamente que os instrumentos estão disponíveis para tornar menos onerosa a operação de transporte rodoviário internacional de cargas às empresas, em nosso caso, brasileiras. O que refuto neste momento é que, se não houver vontade política de nossos representantes governamentais, nada funcionará. As entidades empresariais estão fazendo sua parte, cabe ao governo o cumprimento dos acordos firmados, bem como a celeridade para a internalização de tantos outros, a fim de estabelecer condições equânimes entre os operadores.

Sônia Rotondo é bacharel em Direito e assessora técnica de Transporte Internacional e Multimodal da NTC&Logística e da Comissão Permanente de Transporte Internacional (COMTRIN).

ETNI, desenvolvendo soluções inovadoras aos seus clientes

Évelin Boeira Machado
Sócio Diretor

Empresa que fez, da rapidez com qualidade e segurança, a sua principal marca

Rio Grande do Sul, 1894. Começa na cidade de Vacaria uma história carregada de talento e determinação. João Luiz Maciel Machado, dava a partida para a trajetória ligando mercado no Brasil entre Rio Grande do Sul e São Paulo, disposto a andar e crescer com a necessidade de cada cliente.

A ETNI - Evelin Transportes Nacionais e Internacionais, foi fundada em 1987, acompanhando o desenvolvimento da indústria brasileira, estabelecendo-se com sua sede Matriz em Vacaria / RS, e hoje atendendo na fronteira de Uruguaiana/RS.

Desde 1993 a ETNI possui licença de transporte internacional, com a visão pioneira de transportar para os países vizinhos ao Brasil. Com parceiros estratégicos em toda a América Latina, a ETNI oferece a garantia de sua carga entregue no destino dentro do prazo e com toda a segurança.

Hoje a ETNI traz o conceito de qualidade adquirido através da atuação de décadas de trabalho do seu fundador na área de transporte de cargas, permitindo desenvolver processos de logística eficientes, a fim de atender às necessidades de cada negócio.

Visão do Futuro:

"Ser excelência em soluções inovadoras direcionadas ao futuro do transporte mundial de cargas."

Política de Qualidade:

Transportar e prestar serviços, através de uma contínua melhoria de processos, satisfazendo clientes internos e externos.

Valores e Princípios:

Competência, qualidade, ética, seriedade, inovação, flexibilidade, aperfeiçoamento contínuo e valorização do ser humano.

Mais capacitação para o setor do transporte

Realizado o primeiro curso da parceria entre SEBRAE / ABTI e SDAERGS

Por Graciele Santos

Após várias reuniões e adaptações do projeto em conjunto do SEBRAE com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e o Sindicato de Despachantes do RS (Sdaergs), realizou-se no mês de dezembro o primeiro curso, com o tema: desenvolvimento de equipes.

A abordagem de assuntos diários no âmbito de uma equipe de trabalho, foi o ponto estratégico usado pela instrutora do Sebrae, Ana del Carmem. Dinâmicas de capacitações, consultorias e inserções em programas de qualidade, também fizeram parte do treinamento de cinco dias, realizado na sede da ABTI, em Uruguaiana.

Segundo o presidente da ABTI, José Carlos Becker a capacitação técnica das pessoas ligadas a área de comércio exterior é restrita. "A idéia de grandes parcerias como com a instituição do Sebrae, visa o crescimento profissional do nosso setor desde o motorista até o empresário", destaca ele.

A ABTI é uma entidade que vem buscando participar de outros projetos com outras instituições a nível nacionais, viabilizando a excelência dos serviços prestados pelos agentes do comércio exterior.

A parceria com o Sebrae propõem o fortalecimento das empresas que prestam serviços ao transporte rodoviário de cargas e teve início em março deste ano na oportunidade da visita do presidente da ABTI ao superintendente do Sebrae/RS, Marcelo Lopes.

Competência, qualidade, ética, seriedade, inovação, flexibilidade, aperfeiçoamento contínuo e valorização do ser humano.

Sistema de gestão corporativo para empresas de transporte, logística e armazenagem

Ava CORP ®

www.avacorp.com.br

Pessoas, processos e tecnologia: sustentabilidade do sucesso

Revista CNT nas fronteiras

Pesquisas e novos projetos estarão no foco da Confederação.

Por Graciele Santos

Realizada, em Brasilia, a reunião Ordinaria do Conselho de Representantes da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Foram tratados assuntos do planejamento estratégico da Confederação e do SEST/SENAT e incluídos os projetos para 2011.

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais esteve presente. O presidente, José Carlos Becker citou a criação do projeto de formação de condutores com a finalidade de atender a demanda.

Foi destacado também, o trabalho de pesquisa dos gargalos do transporte internacional, referente à infra-estrutura de portos e rodovias pertencentes as rotas do MERCOSUL.

Na oportunidade, Becker agradeceu ao presidente da CNT, Clesio Andrade e a sua equipe de reportagem da Revista CNT, pelo perfeito material desenvolvido na ultima edição, onde foi exposta a radiografia dos transportadores de cargas internacionais e seus verdadeiros gargalos vividos no dia a dia.

"A CNT demonstra desta forma o trabalho que vem sendo feito para focalizar o transporte Internacional. O resultado desta reunião fez-nos perceber que juntamente com a CNT estaremos ganhando forças e agregando valores para o setor", diz Becker.

A edição da Revista CNT que demonstra a perfeita nomenclatura do Comércio Exterior nas fronteiras é a de número 183, novembro de 2010.

Cenário integrado

O transporte de cargas na intermodalidade

Por Rodrigo Vilaça

Cada meio de transporte tem suas particularidades, que o tornam mais ou menos competitivo sob determinadas condições. Daí a importância da intermodalidade na configuração do novo mapa logístico que começa a se desenhar no País. O transporte precisa ser visto como um sistema integrado.

De acordo com o Ipea, em recente estudo, a ferrovia é a opção mais adequada para o transporte de cargas volumosas a grandes distâncias, principalmente se comparada com a rodovia, tão utilizada no Brasil. Embora os custos de implantação de estradas asfaltadas sejam menores, as malhas ferroviárias têm capacidade muito maior de movimentação de cargas, custos operacionais e de manutenção mais baixos em relação ao volume de carga movimentada e menor consumo de combustível por tonelada transportada.

Durante décadas, nosso país investiu pesado na construção de rodovias, associadas ao progresso e modernidade, enquanto as ferrovias ficaram em segundo plano, estagnaram e foram sucateadas sob gestão estatal. A preponderância absoluta do modal rodoviário na matriz de transporte de cargas, entre outras conseqüências negativas, aumentou o "custo Brasil" e prejudicou os próprios usuários das rodovias, congestionadas e danificadas.

Felizmente, esse quadro começou a mudar com a desestatização do setor, a partir de 1997. Desde então, os investimentos das concessionárias do transporte ferroviário já superaram a cifra de R$ 22 bilhões, aumentando em 77,4% a produtividade das ferrovias, tornando-as mais competitivas e revitalizando a indústria ferroviária nacional. Em contrapartida, os investimentos governamentais, embora tenham somado pouco mais de R$

1 bilhão até 2009, multiplicam-se agora na construção de novas ferrovias estruturantes, integrando diversas regiões.

Os principais desafios do transporte de cargas são complementares: ampliar a malha ferroviária, construir terminais intermodais, fomentar o uso de hidrovias e modernizar os portos, entre outras providências. No caso das ferrovias, as empresas concessionárias vêm apresentando ao governo uma série de sugestões capazes de promover importantes melhorias na infraestrutura existente, inclusive com investimentos privados: contornos, viadutos e novos corredores para potencialização da demanda, entre outras propostas.

Além dos investimentos em obras, é oportuno destacar a necessidade de aprimoramento do marco regulatório, considerando as atuais demandas econômicas e as novas condições tecnológicas do transporte de carga no Brasil e no mundo, para que os expressivos resultados do modelo de concessões ferroviárias nos últimos anos continuem avançando, em efetiva integração com os diversos modais.

Rodrigo Vilaça é Diretor-Executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.

Desafio

"Sob qualquer ponto de vista – econômico, político e militar - o transporte é, inquestionavelmente, a indústria mais importante do mundo"

Por Carlos Menchik

Baseado nesta citação, tudo tem início no transporte, principalmente por estar diretamente atrelado ao comércio, já enfatizava Henry Ford em seu livro Hoje e Amanhã de 1927. "O limite real de uma empresa é o transporte. Se ela tem de transportar seus produtos para muito longe, restringe-se na sua capacidade de serviços e limita seu tamanho. Transporta-se demais, há excesso de veiculação de mercadorias, há desperdício." (FORD, 1927, p.37)

Com o passar dos anos, o transporte vem ganhando relevância dentro das empresas, não somente por ser um custo representativo, atingindo de 2% a 40% do faturamento na indústria dependendo do valor agregado da mercadoria. Além disso, o item transporte representa em torno de 60% dos custos logísticos nas empresas, pois precisam atender as necessidades dos clientes em velocidade e pontualidade, especialmente em tempos de respostas rápidas. Vale dizer que os negócios envolvendo transporte no Brasil representam 8% do Produto Interno Bruto (PIB), mostrando sua relevância econômica.

Nosso país é fortemente voltado ao modal rodoviário (aproximadamente 60% da matriz modal é rodoviária) e que o transporte é a rubrica com maior relevância dentro dos custos logísticos das empresas. Com o efeito da globalização, tanto a carga quanto os passageiros têm demandado por serviços de transporte que condizem com a nova era das "ponto com", onde o Just-In-Time já não é rápido o suficiente. Portanto, precisamos entregar serviços especializados, pontuais, rápidos e continuamente com valor agregado condizente com o mercado.

Entretanto, sabemos também, que nossa infraestrutura não suporta as atuais demandas de prazos e pontualidade. Segundo o índice de desempenho logístico do Banco Mundial (2010), ou LPI, a infraestrutura brasileira está ranqueada em 37° lugar, sendo que a nossa economia está entre as 10 maiores do mundo. Em sua pesquisa anterior (2007), o Banco Mundial colocou o Brasil como a sexta maior economia do mundo, empatado com Reino Unido, França, Rússia e Itália.

Porém, quando fomos analisar os custos resultantes da nossa fraca infraestrutura, o problema fica ainda maior. A pesquisa anterior de 2007 mostra o Brasil na 126ª posição no quesito custo logístico doméstico. Com este tipo de desempenho, como seremos competitivos?

Com todas estas informações, é notória nossa necessidade pela melhoria radical em nossos processos e

do transporte na era da logística

também em nossas operações para podermos obter custos mais competitivos perante este mercado sem fronteiras que nos é apresentado, principalmente com a entrada de players internacionais no mercado de transportadoras.

O atual mundo da logística esta valorizando as horas e minutos, ao invés de dias, como feito no passado. Um exemplo é o advento do JIT desenvolvido pela Toyota dentro do Sistema Toyota de Produção, que de forma simplista, objetiva melhorias incrementais no processo produtivo com o grande objetivo de reduzir os estoques de matéria-prima e material em processo e produto acabado.

Juntamente com a popularização da mentalidade enxuta (Lean Thinking) aplicada na logística, vem se valorizando a importância do transporte como um meio de sincronismo na entrega de mercadoria no ponto de consumo e entre uma linha de montagem e os níveis de estoques. Esta relação torna-se crítica e decisiva para determinar os níveis de estoque de segurança necessários; ou seja, quanto maior o transit time ou a variabilidade deste transit time, maior será o nosso nível de estoque de segurança para garantir um nível de serviço satisfatório. Porém o consumidor não está mais disposto a pagar este preço.

É notório que o transporte rápido, preciso e confiável em seu tempo de trânsito está sendo valorizado para colocarmos nossos produtos no mercado consumidor com velocidade otimizando os custos de estoque em uma época onde a vida útil dos produtos esta cada vez menor. A eficiência de entrega é um indicador determinante para avaliarmos o processo de transporte.

Com essa realidade, ao gestor responsável pelo transporte que precisa compactuar a tendência do aumento das tarifas de fretes no transporte fracionado rodoviário, com sua necessidade de redução de custos logísticos para se manter competitivo, resta a pergunta: como fazer isso? E a resposta está em trabalho colaborativo entre todos os elos desta cadeia de suprimentos utilizando um pensamento sistêmico do processo e não mais modelos mentais locais.

Por Carlos Menchik – Membro da diretoria executiva da Aslog, formado em administração de empresas com especialização pelo Oliver Wight/EUA.

agende-se!

13ª TRANSPO-SUL
FEIRA E CONGRESSO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

O PONTO DE ENCONTRO DE TODOS OS MODAIS

13 a 15 de julho de 2011
Centro de Eventos FIERGS - Porto Alegre - RS
www.transposul.com
informações 51 3342.9299 marketing@setcergs.com.br

O ICMS nas operações triangulares

Por Tadeu Campelo e Cristiane Garcia

Com o intuito de orientarmos os contribuintes quanto ao local correto do pagamento do ICMS destacaremos abaixo, qual o entendimento dos Estados com relação a esta sistemática, considerada hoje, uma das grandes controvérsias existentes nas operações de Importação, principalmente nas denominadas *"OPERAÇÕES TRIANGULARES"* onde o importador efetua o desembaraço de suas mercadorias em Estado diferente do seu e remete as mesmas imediatamente para um terceiro Estado.

Muito embora nosso arcabouço jurídico seja farto, a maior dificuldade encontrada não é a diversidade de legislações e sim a diversidade de interpretações das mesmas, que variam de Estado para Estado.

Nesse passo, em se tratando de local de pagamento do Imposto, é de bom alvitre que iniciemos analisando o que prescreve nossa Carta Magna:

"Art. 155 – Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre (...)

IX – incidirá também:

a) sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, assim como sobre o serviço prestado no exterior, cabendo o imposto ao Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço;(...)

Nesse ínterim, antes de seguirmos adiante, devemos fazer referência à outra problemática que se destaca em todos os regulamentos dos Estados; o destinatário é o importador ou o destinatário físico do bem?

Com o intuito de esclarecer esta questão, foi publicada a Lei Complementar 87/96, que em seu Artigo 11, estabelece:

"Art. 11 – O local da operação ou da prestação, para os efeitos da cobrança do imposto e definição do estabelecimento responsável, é:

I – tratando-se de mercadoria ou bem:(...)

d) importado do exterior, o do estabelecimento onde ocorrer a entrada física;

e) importado do exterior, o do domicílio do adquirente, quando não estabelecido;"

Além de definir qual é o Estado destinatário do tributo, a Lei Complementar 87/96, conceituou também o *"ESTABELECIMENTO"* como sendo o local, privado ou público, edificado ou não, próprio ou de terceiro, onde pessoas físicas ou jurídicas exerçam suas atividades em caráter temporário ou permanente, bem como onde se encontrem armazenadas mercadorias.

Quanto a esta problemática, existem Estados que possuem entendimentos diversos, desta forma, passaremos a analisar o entendimento dos Estados de *São Paulo, Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Minas Gerais,* em contrapartida com as alegações supramencionadas.

O Estado de *São Paulo*, berço da legislação do ICMS, corrobora com a Lei Complementar 87/96, no sentido de

que em se tratando de Importações, o ICMS *será devido para o Estado "da situação onde ocorra a entrada física da mercadoria ou bem, importados do exterior e desembaraçados"*. (Artigo 23, I, f, Lei 6.374/89).

O mesmo entendimento possui os Estados de Santa Catarina; *"Art. 4º - O local da operação ou da prestação, para os efeitos da cobrança do imposto e definição do estabelecimento responsável, é: I – Tratando-se de mercadoria ou bem: d) importador do exterior, o do Estabelecimento onde ocorrer a entrada física"; e Rio Grande do Sul; "Art. 6º - O local da operação para efeitos da cobrança do imposto e definição do estabelecimento responsável, tratando-se de mercadoria ou bem, é: I – o do Estabelecimento: d) onde estiver localizado o adquirente, inclusive consumidor final (...)"*

Já Estado do *Paraná*, interpreta de forma diversa do disposto na LC 87/96, por entender que o "destinatário" da mercadoria somente poderia ser considerado o destinatário jurídico do contrato de importação, ou seja, o sentido da expressão constitucional "destinatário da mercadoria, bem ou serviço" deveria ser sempre entendido como estabelecimento do *IMPORTADOR*, independentemente da entrada física do bem, chegando a considerar inconstitucional o Artigo 11, § 3º da LC 87/96.

Corrobora com o *Paraná*, o Estado de *Minas Gerais* (artigo 61, I, d RICMS - MG) além do Rio de Janeiro, que determina em seu Artigo 8º, Livro XI (Decreto 27.427/00) que: *"o imposto sobre importação de mercadoria ou bem caberá à Unidade Federada onde estiver situado o estabelecimento ou domicílio do importador"*.

Este posicionamento é adotado também por grande parte da doutrina e jurisprudência, principalmente do Supremo Tribunal Federal, com a alegação de que o negócio jurídico é realizado entre o importador nacional e o fornecedor do exterior, sem que haja interferência do destinatário final. Analisemos a seguinte situação fática, com base no que foi exposto:

"O importador situado em Santos (SP) importa uma mercadoria por Uruguaiana (RS), e remete diretamente de Uruguaiana para um Cliente-Comprador situado em Minas Gerais (MG)'.

O Estado de São Paulo exigirá o ICMS?

Não, pois segundo entendimento de São Paulo, o ICMS seria devido para o Estado de Minas Gerais (destinatário).

Ilustramos com esta simples situação "problemática" para demonstrar a existência de um caso um tanto quanto absurdo, ou seja, muito embora tenha ocorrido o Fato

Gerador do Imposto (ICMS), não teremos o PAGAMENTO, pela existência de interpretações distintas advindas de cada Estado, o que sem sombra de dúvida, daria margens a futuras sonegações fiscais além de instigar planejamentos tributários duvidosos.

Em suma, para que possamos evitar futuras celeumas, optamos por orientar de forma a evitar futuros problemas por divergência de interpretações, logo, nossa orientação final é a de que o IMPORTADOR verifique e obedeça as particularidades definidas por cada Estado, adotando como regra geral, todas as peculiaridades anteriormente destacadas.

Dr. Tadeu Moreira Campelo Filho – OAB/RS 65.853 e

Dra. Cristiane Gisele Mercante Garcia – OAB/RS 64.815.

Fornecedores do Transporte são homenageados

A NTC&Logística realizou a cerimônia de entrega da Medalha do Mérito do Transporte e do XIII Prêmio NTC Fornecedores. A ABTI se fez presente e prestigiou o evento.

Onix Sat realiza jantar para clientes

O presidente da ABTI, José Carlos Becker e o Vice Francisco Cardoso, prestigiaram o jantar realizado em Uruguaiana de confraternização da associada e parceira da ABTI, Onix Sat. Mais de 240 pessoas estiveram no evento.

Presidente da Mercovia visita a ABTI

O presidente da Mercovia, José Luis Vassoler esteve em Uruguaiana realizando visita à ABTI. Juntamente com José Carlos Becker, presidente da ABTI estiveram reunidos com o Delegado da Receita Federal, Jorge Hergessel.

PRF integra comunidade

O Ministério da Justiça – Departamento de Polícia Rodoviária Federal / 9ª Superintendência Regional realizou coma parceria da ABTI e da Cootranscau a palestra sobre o Projeto de Segurança Pública: Trânsito com Cidadania.

Eadi Uruguaiana realiza o 2º RELAC do ano

A diretoria da EADI de Uruguaiana reuniu entidades e órgãos intervenientes para a apresentação e discussão do Relatório de Avaliação de Concessionária (RELAC). Os temas principais foram: a nova portaria do porto e a iluminação no rodoanel da entrada da cidade bem como os outros três trevos que dão acesso às vias do porto.

Associada ABTI conquista ISO

A Rigabras Transportes Ltda conquistou a certificação ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004, normas que se baseiam em princípios de gestão de qualidade e meio ambiente que podem ser usados para aprimorar o desempenho das empresas. Desta forma, a empresa tornou-se reconhecida internacionalmente pela capacidade e maturidade no transporte rodoviário de cargas.

A.T.I.T requer modificações

O gerente executivo da ABTI, Guilherme Boger participou em Montevideo da reunião sobre as modificações a serem realizadas no A.T.I.T. Foram tratados temas relacionados ao Transporte Ferroviário, Assuntos Aduaneiros, Seguros, Assuntos Migratórios, entre outros.

Fluxos de Caminhões

Novembro / 2010

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas nos Principais Pontos de Fronteira.

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano atual / ano anterior			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses /12 meses anteriores		
Porto	jan/nov-09	jan/nov-10	Variação	out-10	nov-10	Variação	nov-09	nov-10	Variação	dez/09-nov/10	dez/08-nov/09	variação
Barra do Quarai - BR / Bella Unión – UY												
Importação	47	55	17,02%	5	6	20,00%	1	6	500,00%	66	57	15,79%
Exportação	128	224	75,00%	4	75	1775,00%	11	75	581,82%	228	152	50,00%
Total	**175**	**279**	**59,43%**	**9**	**81**	**800,00%**	**12**	**81**	**575,00%**	**294**	**209**	**40,67%**
Chuí – BR / Chuy - UY												
Importação	9.234	8.244	-10,72%	830	856	3,13%	923	856	-7,26%	9.124	9.835	-7,23%
Exportação	13.288	13.822	4,02%	1.269	1.362	7,33%	1.225	1.362	11,18%	15.133	14.568	3,88%
Total	**22.522**	**22.066**	**-2,02%**	**2.099**	**2.218**	**5,67%**	**2.148**	**2.218**	**3,26%**	**24.257**	**24.403**	**-0,60%**
Dionísio Cerqueira – BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	12.731	14.764	15,97%	1.302	1.279	-1,77%	978	1.279	30,78%	15.776	13.481	17,02%
Exportação	4.478	5.719	27,71%	554	675	21,84%	398	675	69,60%	6.317	5.121	23,35%
Total	**17.209**	**20.483**	**19,02%**	**1.856**	**1.954**	**5,28%**	**1.376**	**1.954**	**42,01%**	**22.093**	**18.602**	**18,77%**
Foz do Iguaçu – BR / AR / PY												
Imp(PIA+PTN)	46.424	52.490	13,07%	4.947	5.240	5,92%	4.395	5.240	19,23%	56.179	49.836	12,73%
Exp(PIA+PTN)	44.303	55.109	24,39%	4.717	5.116	8,46%	4.116	5.116	24,30%	59.377	47.631	24,66%
Oper Noturna	39.918	24.853	-37,74%	3.824	3.466	-9,36%	4.571	3.466	-24,17%	28.797	42.636	-32,46%
Total	**130.645**	**132.452**	**1,38%**	**13.488**	**13.822**	**2,48%**	**13.082**	**13.822**	**5,66%**	**144.353**	**140.103**	**3,03%**
Guaira – BR / Salto del Guaira - PY												
Importação	10.546	7.494	-28,94%	1.216	1.106	-9,05%	1.627	1.106	-32,02%	9.111	11.485	-20,67%
Exportação	3.817	4.530	18,68%	349	129	-63,04%	110	129	17,27%	4.672	4.014	16,39%
Total	**14.363**	**12.024**	**-16,28%**	**1.565**	**1.235**	**-21,09%**	**1.737**	**1.235**	**-28,90%**	**13.783**	**15.499**	**-11,07%**
Itaqui – BR / Alvear - AR												
Importação	6.106	5.521	-9,58%	553	518	-6,33%	382	518	35,60%	5.873	6.706	-12,42%
Exportação	289	374	29,41%	32	16	-50,00%	40	16	-60,00%	1.017	954	6,60%
Total	**6.395**	**5.895**	**-7,82%**	**585**	**534**	**-8,72%**	**422**	**534**	**26,54%**	**6.890**	**7.660**	**-10,05%**
Jaguarão – BR / Rio Branco - UY												
Importação	10.333	11.872	14,89%	1.158	1.046	-9,67%	1.083	1.046	-3,42%	12.989	10.975	18,35%
Exportação	6.898	6.336	-8,15%	653	667	2,14%	610	667	9,34%	6.924	7.635	-9,31%
Total	**17.231**	**18.208**	**5,67%**	**1.811**	**1.713**	**-5,41%**	**1.693**	**1.713**	**1,18%**	**19.913**	**18.610**	**7,00%**
Porto Xavier – BR / San Javier - AR												
Importação	9.106	13.618	49,55%	802	990	23,44%	796	990	24,37%	14.342	9.597	49,44%
Exportação	2.233	1.656	-25,84%	178	141	-20,79%	72	141	95,83%	1.766	2.453	-28,01%
Total	**11.339**	**15.274**	**34,70%**	**980**	**1.131**	**15,41%**	**868**	**1.131**	**30,30%**	**16.108**	**12.050**	**33,68%**
Quarai - BR / Artigas - UY												
Importação	2.252	2.255	0,13%	235	270	14,89%	266	270	1,50%	2.499	2.311	8,14%
Exportação	125	141	12,80%	10	27	170,00%	14	27	92,86%	172	132	30,30%
Total	**2.377**	**2.396**	**0,80%**	**245**	**297**	**21,22%**	**280**	**297**	**6,07%**	**2.671**	**2.443**	**9,33%**
S. Livramento – BR / Rivera - UY												
Importação	6.997	7.419	6,03%	766	764	-0,26%	776	764	-1,55%	8.189	7.857	4,23%
Exportação	6.832	6.066	-11,21%	493	581	17,85%	609	581	-4,60%	6.657	7.382	-9,82%
Total	**13.829**	**13.485**	**-2,49%**	**1.259**	**1.345**	**6,83%**	**1.385**	**1.345**	**-2,89%**	**14.846**	**15.239**	**-2,58%**
S. Borja – BR / Stº Tomé - AR												
Importação	30.518	37.771	23,77%	3.550	3.351	-5,61%	2.896	3.351	15,71%	40.506	32.203	25,78%
Exportação	26.950	44.120	63,71%	4.574	4.611	0,81%	3.456	4.611	33,42%	47.271	28.923	63,44%
Total	**57.468**	**81.891**	**42,50%**	**8.124**	**7.962**	**-1,99%**	**6.352**	**7.962**	**25,35%**	**87.777**	**61.126**	**43,60%**
Uruguaiana – BR / Paso de Los Libres – AR												
Importação	47.888	56.957	18,94%	5.366	5.462	1,79%	5.220	5.462	4,64%	61.851	51.372	20,40%
Exportação	78.260	91.734	17,22%	8.721	9.027	3,51%	8.106	9.027	11,36%	100.027	84.726	18,06%
Total	**126.148**	**148.691**	**17,87%**	**14.087**	**14.489**	**2,85%**	**13.326**	**14.489**	**8,73%**	**161.878**	**136.098**	**18,94%**

REVISTA Cenário do Transporte

SUA EMPRESA PODE ESTAR NA PRÓXIMA EDIÇÃO

DA REVISTA CENÁRIO DO TRANSPORTE.

ANUNCIE AQUI!

QUEM PARTICIPA, MULTIPLICA SOLUÇÕES!

Fone: (55) 3413-2828

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana - RS

www.abti.com.br

ABTI

Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

AMPLIANDO HORIZONTES E FORTALECENDO NEGÓCIOS

17ª Edição

INTERMODAL SOUTH AMERICA

5-7 ABRIL 2011
13h - 21h

Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil

- Maior e mais importante evento das Américas para os setores de Transporte de Carga, Logística e Comércio Internacional.
- Mais de 43 mil visitantes - 60% são altos executivos de empresas embarcadoras de carga e 30% são profissionais especialistas dos setores de Carga, Logística e Comércio Internacional.
- Ponto de encontro mundial de profissionais que fazem networking para fechar grandes contratos e parcerias.

O MUNDO INTERMODAL EM EXPOSIÇÃO

- Transporte Aéreo, Transporte Ferroviário, Transporte Marítimo e Transporte Rodoviário
- Aeroportos, EADIs, Portos e Terminais
- Serviços e sistemas de transporte, comércio internacional e logística de carga
- Equipamentos e Tecnologia

ORGANIZAÇÃO: UBM

PATROCÍNIO: Grupo LOCALFRIO, TAM CARGO

MÍDIA OFICIAL: ITZ ITJ JTI, Global online, The Journal of Commerce

Para informações sobre como expor:
Tel.: (55 11) 4689-1935
• intermodal@intermodal.com.br
www.intermodal.com.br