ANO 7 • Nº 27 • JULHO • EDIÇÃO 2013

Cenário do Transporte

ABANDONO
CORREDOR MERCOSUL

PONTE SOBRE O RIO IBICUÍ NA BR 472 É UM EXEMPLO DO DESCASO COM QUE É TRATADA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

40 ANOS

DEVOLUÇÃO GARANTIDA
CORREIOS

Impresso Especial
9912227992-DR/RS
ABTI
CORREIOS

www.droffice.com.br

www.abti.org.br

ESTAMOS A DISPOSIÇÃO
PARA ATENDÊ-LO
faça-nos uma visita

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

40 ANOS

PROFISSIONAIS ABTI

Rua General Bento Martins, 2350
Uruguaiana/RS
Brasil
FONE: +55.(55) 3413-2828

Guilherme Boger
Gerente Executivo
executivo@abti.org.br
skype: executivo.abti

Gladys Vinci
Coordenadora de Assuntos Internacionais
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

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

Juliane Quevedo
Atendimento
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti

Amarildo Fernandes
Adm. Financeiro
financeiro@abti.org.br
skype: financeiro.abti

Indiara Teixeira
Relações Públicas
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti

abti.associacao @abtint www.abti.org.br

EXPEDIENTE

DIRETORIA EXECUTIVA:
Presidente: Sr. José Carlos Becker
Vice-Presidente: Sr. Francisco Carlos G. Cardoso
Dir. Administrativo: Sr. José Carlo Cadinãnos
Dir. Técnico: Sr. Jorge Antônio Lanzanova
Dir. Assun. Políticos: Sr. Ruy Márcio Galvão Martins
Dir. Relações Institucionais: Sr. José Pio X Schio
Dir. Relações Institucionais: Sr. José Schutz Schwanck
CONSELHO FISCAL:
Cons. Fiscal Presidente: Sr. Paulo Roberto de Sousa
Cons. Fiscal Efetivo: Sr. Sergio Maggi Junior
Cons. Fiscal Efetivo: Sr.José Paulo Silveira
Cons. Fiscal Suplente: Vilmar Lizot
Cons. Fiscal Suplente: Aley Afonso Bertol
DIRETORES:
Diretor: Sr. Gilberto Blum
Diretor: Sr. Paulo Cesar Maia Oliveira
Diretor: Sr. Luiz Alberto Garcia
Diretor: Sr. Lenoir Gral
Diretor: José Mário Rodrigues de Freitas
Diretor: Sr. Évelin Boeira Machado
Diretor: Wendell Silveira
CONSELHO EDITORIAL ABTI:
Departamento de Comunicação: Camila Duarte
Secretária Executiva: Gladenir Vargas
Coord. de Assuntos Internacionais: Gladys Vinci
Gerente Executivo: Guilherme Boger
Relações Públicas: Indiara Teixeira
Atendimento ao Associado: Juliane Quevedo

Redação
Indiara Teixeira – Relações Públicas
CONRERP RS/SC 3307
Revisão: Camila Duarte

Projeto Gráfico e Diagramação
Dr. Office: www.droffice.com.br
Direção de Arte:
Robson Schenato
Diagramação:
Camila Chisini

Impressão
Gráfica ANS

Tiragem
3.000 exemplares

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

SUMÁRIO

05 O APAGÃO DA INFRAESTRUTURA

06 EX-PRESIDENTES: IRENE ELIZABETH LENCI

07 HISTÓRIA DO ASSOCIADO - TORA TRANSPORTES

08 PALAVRA DO DIRETOR

11 LIDERANÇAS DO TRANSPORTE E AUTORIDADES POLÍTICAS DEBATEM MUDANÇAS NA LEI DO DESCANSO

12 CAMPANHA DO MEIO AMBIENTE NOS PORTO SECOS

14 REUNIÃO ENTRE ABTI E ANTT EM BRASÍLIA

15 AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS (AET's): MUDANÇAS NA SISTEMÁTICA DE LIBERAÇÃO

16 FLEETBOARD, AVANÇADA TECNOLOGIA DA MERCEDES-BENZ PARA A GESTÃO DE FROTA DE CAMINHÕES

17 DESCASO E ABANDONO: DESCOMPASSO COM A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS

19 ADICIONAL DE FRONTEIRA EM DELIBERAÇÃO

20 XLV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5, "TRANSPORTES", DO MERCOSUL

23 REUNIÃO MULTILATERAL DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO ATIT

24 EMPOSSADO NOVO PRESIDENTE DA ELOG

27 RUPTURA DE ADUTORA - PONTE INTERNACIONAL URUGUAIANA/ PASO DE LOS LIBRES

28 RADIOGRAFIA DOS PORTOS: CHUÍ - RS

29 RADIOGRAFIA DOS PORTOS: SÃO BORJA (RS)/SANTO TOMÉ (AR)

30 MUDANÇAS NO PROCESSO DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA

31 ILUMINAÇÃO NO PORTO SECO DE URUGUAIANA

32 MTE PALESTRA PARA COMJOVEM URUGUAIANA

33 CANAL AZUL: ADOÇÃO DO LACRE ELETRÔNICO POR EMPRESAS BRASILEIRAS EXPOR TADORAS DE CARNE

34 FLUXOS DE CAMINHÕES CARREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PRINCIPAIS PONTOS DE FRONTEIRA ABRIL / 2013

Logística integrada.
Sabe quantos motivos você tem para usar?

A Elog é um operador logístico que oferece soluções integradas para atender o seu negócio. Do comércio exterior, armazenagem geral e alfandegada e gestão da informação aos projetos sob medida para sua empresa. Tudo é feito pensando nas reais necessidades das suas operações. São Centros de Distribuição, CLIAs, Portos Secos, Plataformas Logísticas e Transporte, tudo em um único lugar, de forma integrada e interligada. Agora você já sabe: quando pensar em soluções em logística, pensou Elog.

Armazenagem • Comércio Exterior • Transporte • Gestão da Informação

eLOG

Logística integrada.

eloglogistica.com.br

O APAGÃO DA INFRAESTRUTURA

O caos enfrentado há décadas não sensibiliza nossosgovernantes, fazendo com que os mesmos problemas se perpetuem, sem solução.

Os velhos problemas de infraestrutura das estradas brasileiras continuam a assombrar os transportadores. Nossa logística está cada vez mais moderna, dinâmica, afinada com o desenvolvimento da tecnologia observado em todo o mundo, e o transporte é reconhecido como um dos principais pilares de movimentação da economia. No entanto, pouco se tem feito para melhorar nossas rodovias, que são o principal meio por onde escoa toda a produção brasileira.

O péssimo estado de conservação das rodovias pode ser bem ilustrado pelo caso da Ponte sobre o Rio Ibicuí, localizada no município gaúcho de Itaqui, matéria abordada nesta edição da Cenário do Transporte.

A ponte em Itaqui é só um exemplo de muitos outros espalhados Brasil afora, que revelam descaso por parte das autoridades competentes com o setor dos transportes. Parece-nos que o caos enfrentado há décadas não sensibiliza nossos governantes, fazendo com que os mesmos problemas se perpetuem, sem solução. E a infraestrutura, que deveria ser pauta prioritária, juntamente com outros temas de igual relevância, acaba ficando em segundo plano.

Consequências? Gargalos portuários, perda de safra, acidentes, dentre tantas outras decorrências do mesmo e fundamental tema.

O Brasil tem pressa para ver investimentos eficazes nas estradas. O Presidente da Confederação Nacional dos Transportes, Clésio Andrade, em artigo publicado na revista da CNT (edição de maio/2013), chega a mencionar um possível "apagão de infraestrutura", implicação da efetiva possibilidade de que nossa produção não consiga chegar ao seu destino.

Uma boa leitura, acompanhada de boas ações, pode ser mais produtiva do que se imagina. A ABTI espera que esta edição da Cenário do Transporte desperte em cada leitor seu espírito crítico, em prol de melhorias para o transporte rodoviário internacional de cargas.

EX-PRESIDENTE: IRENE ELIZABETH LENCI

Irene Elizabeth Lenci, ou simplesmente Bettina, como gosta de ser chamada, presidiu a ABTI no período de 1992 a 1994. Sua história como empresária do ramo dos transportes teve início em 1974, com o falecimento de Walter Lorch, seu marido e fundador da empresa de transportes Translor.

A partir deste evento e contrariamente ao que ditava o bom senso, Bettina assumiu a direção da empresa mesmo sem possuir sólidos conhecimentos em administração, utilizando exclusivamente sua intuição e o que chamou de senso de preservação da empresa.

Estes e outros detalhes da vida de Bettina podem ser encontrados na narrativa autobiográfica "Sem Avesso", livro editado em 1993, pela Editora Aquariana. Do relato da autora, exsurgem algumas marcas que, dentre outras, bem caracterizam Bettina: ousadia e coragem.

Em edição do periódico paulista "O Dia", de 06 de março de 1993, uma frase de Bettina demonstra as dificuldades de dirigir uma empresa de transportes na época: "Estradas em péssimo estado, falta de qualificação de mão-de-obra, excessiva tributação e sem renovação de frota por falta de financiamento, caracterizam o investimento no Mercosul um ato de fé". Vinte anos depois, alguns destes problemas ainda preocupam o setor, mas o que se observa é um comprometimento maior da classe política com relação ao transporte. Há duas décadas, Bettina Lenci advertia: "o transporte tem importância vital, pois através dele se concretiza as relações de troca e se viabilizam os fluxos de bens produzidos por um país e consumidos pelo outro. O Transporte é essencial e estratégico".

Bettina deixou as atividades do ramo de transportes em 1998 e atualmente dedica-se a um projeto de sustentabilidade, em empresa situada no estado do Mato Grosso, juntamente com Rubens Forbes de Lima, seu primo, com quem já tivera sociedade em outros empreendimentos.

A ex-Presidente da ABTI tem muitas histórias para contar. Em entrevista concedida à Cenário do Transporte, Bettina Lenci falou sobre o panorama do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) quando era presidente da ABTI. Segundo ela, na época, havia uma discussão sobre as fronteiras Argentina/Brasil, sobre as leis que vigoravam durante este período: "Vivíamos a formação da zona de livre comércio e, na prática, não havia leis claras, que facilitassem o comércio entre os países", comenta Bettina.

Perguntada sobre algum fato que marcou sua gestão, a entrevistada respondeu: "na minha gestão à frente da ABTI, procurou-se realizar a gestão das fronteiras e alterar os procedimentos da Receita Federal, quando da inspeção das mercadorias". E continuou, dizendo: "O que se conseguiu foi levar até Brasília o problema dos procedimentos observados na época. Também mudou-se o perfil dos transportadores, o TRIC tinha um perfil predominantemente familiar."

Ao final da conversa, Bettina deixou escapar que "sente saudades" dos tempos em que presidiu a ABTI. À Bettina Lenci, que contribuiu grandemente para o desenvolvimento da ABTI, desejamos muito sucesso!

HISTÓRIA DO ASSOCIADO
TORA TRANSPORTES

"Oferecer soluções logísticas adequadas às necessidades e expectativas dos clientes, com qualidade, segurança, responsabilidade social buscando contribuir com o desenvolvimento sustentável e agregando valor ao acionista", esta é a missão da Tora Transportes, criada na década de 70 para atender as necessidades do transporte rodoviário de carga no segmento siderúrgico. Os fundadores do Grupo foram Sr. Paulo Sérgio Ribeiro da Silva e Sr. Antônio Luiz da Silva. Já em meados da mesma década, a Tora identifica a demanda crescente do mercado e amplia seu campo de atuação para o transporte interestadual e passa a operar em outros estados.

Na década de 80, a Tora inicia suas operações no MERCOSUL, a partir do Chile. Logo em seguida, a empresa expande suas operações na Argentina e no Uruguai. Também nesta década, a Tora inicia operações de transporte rodoviário de grãos contribuindo para a ampliação das fronteiras agrícolas da região Centro Oeste.

A partir dos anos 2000, a empresa consolida sua participação no mercado de transporte e logística com elevados investimentos em equipamentos e terminais, o que faz da Tora um dos únicos operadores logísticos do país a oferecer a solução de integração rodoferroviária.

O primeiro escritório da Tora foi na cidade de Contagem/MG. As cidades de João Monlevade e Ipatinga, ambas em Minas Gerais, foram as cidades onde se situaram os primeiros escritórios da empresa fora da matriz. A Tora planeja instalar novos terminais de atuação do Grupo na região do Sudeste e Norte, para ampliar e diversificar os negócios.

Levando em conta o panorama atual do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) dos últimos anos, com as recentes alterações na legislação do segmento (Ciot, Lei da Jornada, etc.), o Grupo espera aumento da profissionalização das empresas que atuam no setor.

O Grupo Tora conta atualmente com 873 funcionários entre os setores de Operações, Comercial e Administrativo.

PALAVRA DO **DIRETOR**

Nesta edição da Cenário dos Transportes, conversamos com o Diretor de Relações Institucionais da ABTI, Sr. José Schutz Schwanck, ex-Presidente da entidade (no período de 1998 a 2001) e Diretor-proprietário da Irmãos Schwanck Ltda. Abaixo, seguem os principais pontos da entrevista:

Cenário do Transporte: Quais foram os principais desafios que o Sr. enfrentou como Presidente da ABTI?

Sr. José Schwanck: O primeiro grande desafio foi quando a ABTI estava no seu escritório em São Paulo, longe das fronteiras, onde se vive o transporte rodoviário internacional de cargas permanentemente. Eu coloquei toda a documentação dentro da minha mala de viagem e a trouxe para Uruguaiana. Sentiu-se a necessidade de que a ABTI exercesse suas atividades no coração do transporte. Não podíamos continuar alheios aos problemas do caminho. Então, achei por bem transferir a matriz da ABTI para Uruguaiana.

Em seguida à transferência da sede da ABTI, recebemos o apoio de todos os associados, criou-se a sua personalidade jurídica, reformulou-se o estatuto, foi criada uma série de serviços.

Cenário do Transporte: Como o Sr. encara a realidade atual do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas?

Sr. José Schwanck: Encaro o transporte rodoviário internacional de cargas como qualquer outro negócio, é um desafio muito grande, um

JOSÉ SCHUTZ SCHWANCK

EX-PRESIDENTE DA ENTIDADE (NO PERÍODO DE 1998 A 2001) E DIRETOR-PROPRIETÁRIO DA IRMÃOS SCHWANCK LTDA

campo aberto de negociação, que, no decorrer do tempo, trouxe muita concorrência. Muitas normas estão chegando, e a ABTI está atenta a tudo isso, acompanhando os órgãos que regulamentam o sistema internacional, com muita capacidade e profissionalismo. Acho que as empresas devem estar muito bem organizadas para enfrentar o panorama atual.

Cenário do Transporte: A regulamentação do TRIC, a seu ver, colabora para o desenvolvimento das atividades dos transportadores?

Sr. José Schwanck: As normas que ainda hoje vigoram foram criadas e debatidas no berço da ABTI. Foi discutido no Rio de Janeiro, na primeira sede da ABTI, o que nós, empresários do setor, pretendíamos. A ABTI ajudou muito nessa regulamentação à época. Começamos, por volta de 1971, trabalhando dentro das normas corretas, para poder exigir dos órgãos públicos um trabalho coerente, à altura dos desafios que deveríamos enfrentar. Ainda há muito caminho a percorrer. A velocidade da adequação na regulamentação e acordos internacionais não consegue acompanhar o crescimento comercial. Há muitos ajustes a serem feitos, mas estamos no caminho certo.

Cenário do Transporte: Na sua ótica, o que é necessário para que haja o fortalecimento das relações entre os países membros do MERCOSUL?

Sr. José Schwanck: Esta é uma pergunta difícil (risos). No âmbito do MERCOSUL, já existiram momentos difíceis. Eu acho que, hoje, as autoridades estão mais sintonizadas, mas assim mesmo, cada País defende os seus interesses. Acho que melhorou bastante, pois há uma comunicação mais efetiva, o que favoreceu muito. O comércio entre os países está mais forte e, também, mais complexo. Surgiram especializações e diversificações que obrigaram a profissionalização do setor, tanto privado, como público.

Cenário do Transporte: No ano em que se comemoram quatro décadas de atividades da ABTI, quais são suas expectativas para os próximos anos do setor do transporte internacional?

Sr. José Schwanck: O setor do transporte internacional deve seguir crescendo nos próximos anos, junto com o crescimento do próprio Brasil e demais países da América. A ABTI é um órgão que está à frente de tudo isso. Talvez o empresário nem saiba ao certo quais são as funções da ABTI, mas eles estão cientes que a Associação tem um papel fundamental junto aos órgãos nacionais e internacionais, inclusive perante os outros países que compõem o MERCOSUL. Na época a ABTI só tratava sobre transportes, e atualmente há uma série de assuntos que a ABTI quer tratar e debater, e acho que ela está bem preparada. Nosso Presidente Becker é uma pessoa de visão, está sabendo conduzir a Associação dentro daquilo que nós idealizamos.

Para fazer o Brasil brilhar cada vez mais, tem que ter estrela.

Motores com a exclusiva tecnologia BlueTec 5, que atendem à legislação PROCONVE P-7 e oferecem mais economia, durabilidade e menor emissão de poluentes.

A mais completa linha, pensada para maior produtividade e rentabilidade do seu negócio.

Modelos, versões e equipamentos que trazem muito mais conforto e funcionalidade para o motorista.

DM9

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

Respeite os limites de velocidade.

Linha de caminhões Mercedes-Benz. Para quem tem estrela.

IBAMA HOMOLOGADO

www.mercedes-benz.com.br/linha2012 CRC: 0800 970 90 90

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

LIDERANÇAS DO TRANSPORTE E AUTORIDADES POLÍTICAS DEBATEM **MUDANÇAS NA LEI DO DESCANSO**

O auditório do Sest/Senat em Uruguaiana (RS) sediou no dia 11 de maio a audiência pública do Fórum Riograndense do Transporte Rodoviário de Cargas que debateu a Lei 12.619/12, lei que ficou conhecida como "Lei do Descanso".

Na oportunidade, o Presidente do Fórum do Transporte Rodoviário de Cargas, Deputado Federal Vilson Covatti (PP-RS), recebeu de José Carlos Becker, Presidente da ABTI, as propostas sugeridas pela Associação para a alteração da Lei 12.619. As sugestões de alteração visam manter a segurança nas estradas e a qualidade de vida e trabalho de seus motoristas, garantir a produtividade na operação de transporte e competitividade na economia nacional, mas, também, assegurar a concorrência leal entre as empresas brasileiras e estrangeiras. Becker mencionou a falta de infraestrutura rodoviária, que praticamente impede neste momento o devido cumprimento da lei: "Essa legislação precisa ser flexibilizada", disse o Presidente da ABTI.

O deputado estadual Frederico Antunes (PP/RS), que é membro da Frente Parlamentar do Transporte Rodoviário da Assembleia Legislativa gaúcha, também defende mudanças na lei, em especial quando da sua aplicabilidade em países do Mercosul. "A lei, como está, juntamente com a falta de infraestrutura no Brasil e principalmente nos países que fazem fronteira com o Brasil, não garante o repouso adequado do caminhoneiro. Onde o motorista vai parar? Quem vai garantir sua segurança? Como cumprir a lei em estradas que sequer tem acostamento? São perguntas como essa que precisam ser respondidas e definidas na lei", afirmou Frederico.

Para o caminhoneiro Édio Miorelli, o principal problema da lei é a falta de infraestrutura das rodovias no Brasil e nos países do Mercosul, em função da inexistência dos postos de parada. "Hoje nós não temos lugar para parar e aí é muito tempo para ficar parado sem ter onde ficar. Os postos de gasolina estão todos lotados e não são todos os postos que deixam a gente parar. Assim está muito difícil", mencionou Miorelli.

PRESIDENTE DA ABTI ENTREGA PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO À LEI 12.619/12

No último dia 18 de junho, o deputado federal Valdir Colatto (PMDB-SC), relator da CEMOTOR (Comissão Especial da Câmara criada para debater mudanças na lei) apresentou, em reunião ordinária, relatório à Comissão. Baseado em diversas audiências e reuniões com o setor e pessoas ligadas a ele, o relatório preliminar apresentado ressalta a diferenciação entre o motorista profissional empregado e o motorista autônomo.

O debate em torno da jornada de trabalho, das horas extraordinárias, dos tempos de espera, dos intervalos de refeição, descanso e repouso entre jornadas e do repouso semanal remunerado também foi bastante discutido com o setor de transportes e, mesmo assim, divergentes entre os deputados da Comissão.

A questão da infraestrutura, por meio da criação de pontos de parada, para cumprir a regulamentação que diz respeito às paradas e aos descansos obrigatórios foram amplamente debatidos com vários segmentos, inclusive do Governo Federal, por meio da Casa Civil. Sendo assim, o tempo máximo de direção foi fixado em seis horas, mantidos os trinta minutos de descanso.

O relatório apresentado prevê que seja criado um dispositivo dispondo sobre a obrigação de o motorista profissional, autônomo ou empregado, submeter-se ao exame toxicológico de larga janela de detecção. Este exame garantirá maior segurança nas estradas para todos os usuários.

Regulamentações acerca da circulação e do trabalho do motorista brasileiro no estrangeiro e dos motoristas estrangeiros no Brasil também estão previstas no relatório.

CAMPANHA DO MEIO AMBIENTE NOS PORTOS SECOS

PLANTIO DE 40 IPÊS-AMARELOS – MAIS UM PROJETO ABTI 40 ANOS.

Sustentabilidade é a palavra do momento. Sem dúvida alguma, precisamos retirá-la do dicionário e colocá-la em prática. Podemos definir sustentabilidade como aquelas ações e atividades humanas que visam suprir as necessidades atuais dos seres humanos, sem comprometer o futuro das próximas gerações. Adotar esta consciência é fundamental ao equilíbrio do Planeta. Pode parecer clichê, mas não custa repetir: precisamos, mais do que nunca, cuidar de nossa flora e fauna naturais. A sustentabilidade está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico e material sem agressão ao meio ambiente, usando os recursos naturais de forma inteligente, de modo que eles se mantenham no futuro. Seguindo estes parâmetros, a humanidade pode garantir o desenvolvimento sustentável.

A ABTI, atenta à questão do manejo sustentável dos recursos naturais e preocupada com o meio ambiente, deu início, no último dia 05

URUGUAIANA/RS

SÃO BORJA/RS

de junho (Dia Mundial do Meio Ambiente), ao projeto alusivo à semana do meio ambiente, consistente no plantio de 40 mudas de ipê-amarelo, um dos símbolos do nosso País. A ação começou pelo porto seco de Uruguaiana/RS e teve prosseguimento nos portos gaúchos de São Borja e Santana do Livramento. Portos do Paraná e Mato Grasso do Sul também serão contemplados.

A Associação pretende, através desse projeto, cooperar para a preservação da espécie, que está na relação de árvores ameaçadas de extinção. Almeja-se com esta iniciativa, ademais, comemorar a semana do meio ambiente e os 40 anos da entidade juntamente com os portos.

A espécie Tabebuia alba, nativa do Brasil, é uma das espécies do gênero Tabebuia, que possui "Ipê Amarelo" como nome popular. As árvores desta espécie proporcionam um belo espetáculo com sua bonita floração na arborização de algumas cidades brasileiras. Os ipês são árvores que embelezam e promovem um colorido no final do inverno, existindo, inclusive, uma crença popular de que quando o ipê-amarelo floresce não ocorrem mais geadas. Ainda sobre a espécie, o ipê-amarelo é comumente utilizado em paisagismo de parques e jardins, pela beleza e porte. Além disso, é muito utilizado na arborização urbana.

O plantio dos 40 ipês simboliza os 40 anos da Associação. São quatro décadas de dedicação ao setor do transporte rodoviário internacional de cargas e esta data não poderia dissociar-se do anseio pelo desenvolvimento de uma gestão mais sustentável. O projeto objetiva, entre outros desígnios, preservar o meio ambiente, resgatar um dos símbolos do Brasil, contribuir com a qualidade de vida dos motoristas que passam pelos recintos alfandegários e colaborar para o paisagismo e a arborização dos portos.

Nos próximos dias, a ação terá continuidade nos portos de Jaguarão/RS, Foz do Iguaçu/PR e Corumbá/MS).

O projeto não se encerra no plantio das árvores, pois haverá o acompanhamento da preservação das mudas. Tal encargo ficará sob a responsabilidade dos guardiões do ipê, voluntários que trabalham no setor.

SANTANA DO LIVRAMENTO/RS

REUNIÃO ENTRE **ABTI E ANTT EM BRASÍLIA**

No dia 18 de junho, a ABTI esteve em Brasília, participando de reunião junto à ANTT. A reunião teve por objetivo estabelecer definições técnicas sobre o processo de multas decorrentes de inspeções veiculares (CITV) e reforçar a necessidade da atuação da ANTT na solução dos problemas advindos da aplicação destas multas. A ABTI protocolou junto à Agência pedido para que as tratativas concedidas às empresas estrangeiras sejam as mesmas dispensadas às empresas brasileiras, para que haja reciprocidade no assunto. Para tanto, promover-se-á reunião bilateral, considerando o relevante interesse público dos órgãos competentes e representativos.

A ABTI entende que a Agência deve estar ao lado das empresas brasileiras, promovendo ações de interesse do setor. Na ocasião, a Associação denunciou as práticas administrativas abusivas adotadas por órgãos de países como a Argentina, que impedem o andamento de processos técnico-operacionais, demonstrando desapreço pelas empresas brasileiras. Como exemplo, foi mencionado o processo de obtenção de licenças complementares.

Estiveram presentes na reunião, pela ANTT, o Assessor Técnico para o Transporte Internacional da ANTT, Noboru Ofugi, o Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, Marcelo Prado, e o Coordenador do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, Marcos das Neves. Representando a ABTI, fizeram-se presentes o Gerente Executivo da ABTI, Guilherme Boger e a Coordenadora de Assuntos Internacionais, Gladys Vinci.

AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS (AET's): MUDANÇAS NA SISTEMÁTICA DE LIBERAÇÃO

A AET – Autorização Especial de Transporte, documento expedido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), sofreu recentes mudanças nos trâmites de liberação, com alterações no prazo de deferimento, obtenção e prazo de validade.

A AET, anteriormente às modificações, era expedida em 48 horas com o limite máximo de altura correspondente a 4,98m e prazo de validade de 6 meses a 12 meses. Atualmente, após as mudanças, as AET's somente serão autorizadas com prazo de 6 meses, e o limite de altura dos veículos excedentes em dimensões diminui de 4,98m para 4,40m.

As alterações promovidas estão provocando sérios impactos na logística do setor de transporte, pois modifica a agenda de produção, comercialização e entrega projetada pela indústria, comprometendo os embarques. As empresas atingidas pelas mudanças já sentem o prejuízo em desfavor de todo o setor agrícola: criam-se gargalos e uma demora extrema no desenvolvimento do transporte.

Sobre os prazos de vigência das AET's, sugeriu-se a implantação da permissão com validade anual para os equipamentos transportados que possuam aquelas medidas. Por fim, sobre a comunicação entre o DNIT e as empresas transportadoras, a ABTI propôs a criação de departamento com contato direto para análise de AET específica.

A ABTI, em audiência com representantes do DNIT, CNT e Indústria, apresentou projeto de adequação às normativas das AET's que impactam diretamente nas empresas do setor agrícola. Na ocasião, a ABTI asseverou que a alteração da forma de aplicação das Resoluções aplicáveis à espécie provoca sério impacto na logística do setor de transporte, modificando, outrossim, toda a agenda de produção, comercialização e entrega projetada pela indústria, comprometendo uma média de 20.000 (vinte mil) embarques/ano. A audiência resultou em entendimento das partes na busca dos resultados operacionais que envolvem as empresas de transporte internacional atuantes no setor, responsáveis pela logística de coleta e entrega da produção nacional de máquinas e equipamentos agrícolas.

Fizeram-se presentes na reunião, os representantes do DNIT, Romeu Scheibe Neto e Alberto Maluf. Pela CNT, Thiago Ticchetti e pela ABTI Jorge Lanzanova, Diretor-Técnico, e Guilherme Boger, Gerente Executivo.

SOBRE AS AET's:

O transporte de cargas indivisíveis, excedentes em peso e/ou dimensões nas rodovias federais está condicionado à obtenção prévia de Autorização Especial de Trânsito - AET. A AET é concedida em conformidade com o art. 101 do CTB, Resolução 11/04 do DNIT e demais regulamentos administrativos do DNIT

Empresas que estejam com problemas relacionados às AET's: entrem em contato com a ABTI para esclarecimentos e orientações.

FLEETBOARD, AVANÇADA TECNOLOGIA DA MERCEDES-BENZ PARA A GESTÃO DE FROTA DE CAMINHÕES

A história da Mercedes-Benz do Brasil – maior fabricante de veículos comerciais da América Latina, com 57 anos de atuação – sempre foi caracterizada por pioneirismo e vanguarda tecnológica. Com a fabricação do pri meiro motor a diesel totalmente nacional, em 1956, a marca introduziu a utilização do diesel como combustível mais eficiente e rentável para o transporte de cargas e de passageiros.

Em 1998, a Mercedes-Benz lançou os primeiros motores diesel com gerenciamento eletrônico produzidos no Brasil. Utilizando experiência, conhecimento e tecnologia de ponta, a Empresa também foi responsável pela introdução de outras importantes inovações em veículos comerciais, como freios a disco para caminhões, freios ABS e ASR, freio-motor Top Brake, câmbio automatizado PowerShift e uso de combustíveis alternativos como diesel de cana e biodiesel.

Mais recentemente, a inovação tecnológica ganhou nova evidência com a chegada ao Brasil do avançado e exclusivo sistema de gestão de frota FleetBoard, amplamente utilizado e aprovado. No mundo, já são mais de 100.000 veículos abrangidos por essa prestação de serviços. No Brasil, são mais de 2.000 caminhões Axor e Actros.

Disponível para os caminhões extrapesados, o FleetBoard é uma ferramenta de uso extremamente amigável que propicia muitas facilidades aos clientes. O acesso aos dados e às informações da frota é muito simples, bastando apenas um computador com Internet, o equipamento do FleetBoard no caminhão e a contratação dos serviços.

A gestão de frota pode ser feita à distância, nos escritórios da transportadora. Além disso, também por meio de iPhone e iPad o gestor pode acompanhar o desempenho de um veículo ou de toda a frota. Ou seja, ele tem sempre à mão diversas informações, como a posição online sobre a localização e a performance dos caminhões, entre outras.

O FleetBoard propicia uma redução média de 15% nos custos operacionais, considerando consumo e manutenções. Permite também a análise do comportamento do motorista ao volante, fornecendo dados que o auxiliam a alcançar uma condução econômica e preventiva, com melhor desempenho. O sistema oferece mais vantagens, como o diagnóstico remoto de falhas e a manutenção preventiva, auxiliando na redução dos custos de manutenção.

A redução no consumo de combustível devido ao uso do FleetBoard foi confirmada na prática, recentemente, num test-drive de longa duração do Actros 2546 6x2 "Estradeiro" pela BR-101. No sétimo dia do percurso, o consumo médio do veículo, com 45.000 kg de PBT, chegou a 2,5 km/l, uma melhora de 25% sobre os 2,0 km/l do primeiro dia de viagem.

A otimização do consumo foi fruto da interação entre o caminhão e a equipe do FleetBoard, que fazia o acompanhamento diário do Actros nesse test-drive. O time se comunicava com os motoristas e reportava a eles os pontos de melhoria na condução. Forneciam dados e informações que auxiliavam o condutor do veículo a alcançar um melhor desempenho.

DESCASO E ABANDONO

DESCOMPASSO COM A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS

A Ponte sobre o Rio Ibicuí, na divisa entre Uruguaiana (RS) e Itaqui (RS), deveria ser contemplada com as ações de modernização de infraestrutura, propostas pelo Corredor MERCOSUL, programa federal cuja implementação é planejada desde o ano de 2001 e que tem por objetivo reduzir o custo do transporte de cargas entre o Brasil e os Países do MERCOSUL, com vistas a incrementar as transações comerciais na região.

Um dos objetivos do Programa Corredor MERCOSUL é reduzir os custos dos transportes, a partir da melhoria operacional das vias de transporte nos estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul, por meio de ações de expansão e modernização da infraestrutura de rodovias, ferrovias e portos. A iniciativa é louvável, porém, apesar da grande importância da efetiva implantação do Programa, a realidade observada na fronteira oeste é bem diversa.

Apesar de ser um dos principais corredores de exportação brasileiro, a Ponte sobre o Rio Ibicuí é a mais antiga do Estado, foi construída em 1888 e tem a mesma estrutura da época. Conta, tão somente, com uma única via: os motoristas que por ela passam veem-se na obrigação de aguardar até a Ponte ser liberada do lado oposto para, depois, atravessá-la. Isto atrapalha, em muito, o tráfego de cargas pela ponte. Estima-se que 70% dos caminhões que utilizam a BR 472, tanto para importação como para exportação, passam pela Ponte, totalizando uma média de R$ 20 bilhões por ano. Até abril deste ano, estima-se que, em média, quarenta mil caminhões tenham passado pela ponte, entre importação e exportação. A via é considerada estratégica para o transporte de cargas.

A infraestrutura precária impacta diretamente no chamado custo Brasil: conjunto de fatores que comprometem a competitividade e a eficiência do comércio nacional e das relações que o Brasil mantém com outros países.

A construção de uma nova estrutura é necessidade urgente: a medida, além de beneficiar grandemente o setor do transporte rodoviário de cargas, reduzirá consideravelmente o número de acidentes com gravidade causados pelas más condições atuais da ponte. Ademais, significará mudanças expressivas para todos aqueles que necessitam utilizar a Ponte: a modernização é uma demanda antiga da comunidade da Fronteira Oeste, que precisa ser atendida, sob pena de continuarmos em total descompasso com a evolução do transporte no País.

AS MELHORES SOLUÇÕES PARA CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA VOCÊ ENCONTRA NA ONIXSAT

Sensor Biométrico

- Ampliação do auxílio no Controle de Jornada a partir da identificação do motorista pela sua digital
- Relatórios detalhados com identificação de paradas para repouso, descanso e espera

Telemetria OnixSat

- Melhor gestão e controle logístico do transporte
- Mais segurança para o veículo e a vida do condutor
- Maior controle de consumo de combustível

Rastreamento Ideal, Comunicação Global

Onix SAT

vendas@onixsat.com.br www.OnixSat.com.br +55 (43) 3374-3822

ADICIONAL DE FRONTEIRA EM DELIBERAÇÃO

O Projeto de Lei n. 4264/2012, que tramita na Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, institui indenização devida a ocupante de cargo efetivo das Carreiras de Policial Federal, Policial Rodoviário Federal e Auditoria da Receita Federal do Brasil, dos Planos Especiais de Cargos da Polícia Federal, da Polícia Rodoviária Federal e do Ministério da Fazenda, em exercício nas unidades situadas em localidades estratégicas vinculadas à prevenção, controle, fiscalização e repressão dos delitos transfronteiriços.

Segundo o texto da proposição, "a presente medida busca estabelecer mecanismo de compensação pecuniária de caráter indenizatório, capaz de minimizar a evasão de servidores de regiões vitais para as políticas de segurança nacional. A situação atual, que se deseja combater com a presente medida, é de baixa fixação de pessoal nessas localidades."

O Projeto de lei é uma reivindicação antiga das categorias que trabalham em regiões de fronteira. Segundo Valter Medeiros, Analista Tributário da Receita Federal e Delegado Sindical do Sindireceita, "a gratificação é uma forma de valorizar os profissionais que trabalham na fronteira e estimular a permanência dos servidores nestes locais de difícil acesso. Os órgãos têm dificuldade de alocar pessoal nestes pontos, então esta é uma medida incentivadora". Ainda conforme Medeiros, o PL atende um anseio de todas as categorias que atuam nas fronteiras: "por parte da Receita Federal, há mais de trinta anos queremos criar esta indenização".

O PL está atualmente em discussão na Câmara dos Deputados, em fase de apresentações de emendas. Após esta fase, o projeto será encaminhado à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), para análise de sua constitucionalidade. O caminho seguinte é a votação no Senado. O projeto de lei tem prioridade, o que faz com que sua tramitação seja mais célere.

ENTENDA A TRAMITAÇÃO DO PROJETO DE LEI N. 4264/12, DESDE SUA PROPOSIÇÃO:

- No dia 06/08/12, foi apresentado o projeto pelo Poder Executivo à Câmara dos Deputados, onde teve início a tramitação;
- Na Câmara dos Deputados, houve a definição da forma de apreciação do PL, regime de tramitação (prioritário) e distribuição às comissões (atualmente, encontra-se na Comissão de Finanças e Tributação, para verificar a viabilidade do impacto financeiro para os cofres públicos, desde o dia 29/04/2013);
- Encerrada a fase de discussões na Câmara, elabora-se a redação final pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (onde é analisada a conformidade do projeto com a Constituição) e o projeto é remetido ao Senado Federal;
- No Senado, o PL é submetido à análise das Comissões. Aprovado, na forma em que tiver sido aprovado na Câmara, ou apenas com emendas de redação apresentadas pelo Senado, o projeto vai à sanção (ou veto) do Presidente da República. Se tiver recebido emendas que alterem o mérito, essas emendas deverão ser remetidas à Câmara dos Deputados, para que ela se manifeste. A última Casa a deliberar sobre o projeto é que o enviará à sanção.

XLV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5, "TRANSPORTES", DO MERCOSUL

OS PRESENTES DELIBERARAM SOBRE DIVERSOS TEMAS PERTINENTES AO **TRANSPORTE INTERNACIONAL**

Entre os dias 22 e 24 de maio de 2013, aconteceu a XLV Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº5 "Transportes", no âmbito do MERCOSUL, com a presença das delegações da Argentina, Brasil, Uruguai e Chile (como Estado associado), bem como representantes do setor privado vinculados ao transporte da região. Foram debatidos os seguintes pontos:

1 INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

A delegação do Brasil informou que mantém a expectativa expressada na reunião técnica preparatória do mês de abril do corrente, de que o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) aprove antes do fim do mês em curso, resolução que permita exigir aos centros de revisão técnica a emissão obrigatória do Certificado de Inspeção Técnica aprovado no âmbito do MERCOSUL.

2 TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Atualização do Acordo e envio de solicitação de contratação de Consultoria Técnica ao GCI do MERCOSUL:

As delegações acordaram em analisar durante o processo de atualização dos Anexos do Acordo a problemática do transporte de agrotóxicos na região, revisar a forma em que estão consideradas nas listas de produtos perigosos certas substâncias comumente transportadas que, em certas oportunidades, são consideradas como perigosas para certas autoridades competentes das região e não perigosas para outras, e a análise de novos mecanismos que possam facilitar as tarefas de fiscalização deste tipo de transporte.

Transporte de Produtos Perigosos em Veículos do Tipo Frigorífico:

As delegações acordaram em seguir analisando o tema nas próximas reuniões do SGT nº 5, por ocasião da atualização dos Anexos do Acordo sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

3 PESOS E DIMENSÕES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE POR ESTRADAS

Análise da possibilidade de regular o comprimento da carroceria dos veículos do tipo trator com semirreboque regular:

A Delegação do Uruguai expressou que as posições da Argentina e Uruguai sobre o tema são conhecidas e opostas, e foram fundamentadas em reuniões anteriores. Por seu turno, a Delegação do Brasil, como havia expressado anteriormente, reiterou que este tema está sendo analisado no âmbito de uma Câmara Temática que funciona na órbita do DENATRAN e que não é possível comunicar sua decisão antes de abril de 2014.

As delegações acordaram em manter este tema na agenda da próxima reunião do SGT nº 5.

Estabelecimento de tolerâncias nas medições de pesos por eixo e peso bruto total dos veículos de transportes por estradas:

As delegações solicitaram ao GMC substituir o Artigo 1º do Projeto de Resolução nº 02/12, pelo seguinte:

"Art. 1º – Aplicar ao transporte internacional por estradas de cargas e passageiros, nos casos de excesso de peso, o regime nacional de sanções, considerando como limites máximos os acordados em nível do MERCOSUL."

4 PROFISSIONALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR ESTRADAS

As delegações concordaram em seguir analisando, sobre a base da última proposta da Delegação do Uruguai, cursos de ação possíveis que permitam dispor de um acordo que consagre princípios qualitativos fundamentais, eventualmente acompanhados de outros elementos objetivos que permitam o controle uniforme e coordenado do cumprimento das normas vinculadas com o acesso à profissão de transportador internacional de cargas no MERCOSUL.

5 GARANTIAS ADUANEIRAS

A Delegação do Uruguai informou que na última reunião do Comitê Técnico nº 2 "Assuntos Aduaneiros", desenvolvido em abril do corrente, coletou-se a iniciativa formulada pelo SGT nº 5, no sentido de que o transportador possa optar, para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis, que possam afetar tanto aos produtos transportados como aos veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países, em constituir de pleno direito aos seus veículos habilitados como garantia, ou em constituir uma garantia econômica.

6 PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE GRUPO PERMANENTE COM O OBJETIVO DE HARMONIZAR OS PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL POR ESTRADAS

As autoridades de transporte do Brasil e Uruguai impuseram-se um prazo de noventa dias para a atualização dos Manuais de Controle Operativo nas fronteiras, tendente à harmonização de critérios da fiscalização da documentação e do cumprimento da normativa de transporte. As delegações acordaram em continuar com o tratamento deste tema nas próximas reuniões.

7 ADOÇÃO DO ATIT COMO BASE FUNDAMENTAL DAS NEGOCIAÇÕES SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE

As delegações concordaram sobre a necessidade de levar à consideração do GMC o Projeto de Resolução nº 01/13 "Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Terrestre (ATIT)", para que este seja considerado como base fundamental das negociações internacionais bi ou multilaterais em matéria de transporte terrestre.

8 ADOÇÃO DO ATIT COMO BASE FUNDAMENTAL DAS NEGOCIAÇÕES SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE

Notificação de multas aplicadas pelos Organismos de Aplicação do ATIT a empresas estrangeiras que realizem transporte internacional por estradas no MERCOSUL:

Trata-se de uma proposta apresentada pela Delegação da Argentina, para que as autoridades competentes em matéria de transporte do MERCOSUL disponham de um sistema periódico de comunicação de multas que inclua o nome da empresa estrangeira multada e o número do expediente pelo qual tramite uma sanção.

A Delegação da Argentina expressou que, com este procedimento, cada autoridade competente, ao receber a notificação da aplicação de multa a uma empresa de sua nacionalidade, por parte de outra autoridade competente, notificaria, por sua vez, a empresa para o efeito de solucionar o problema detectado.

A Delegação do Brasil expressou que este procedimento poderia ser muito útil nos casos de infrações de empresas de transporte ocasional, que não contam com representante legal nos países de trânsito ou destino final das viagens.

Todas as delegações acordaram em implantar, a partir do mês de julho do corrente, soluções informáticas, para o efeito de concretizar o intercâmbio de informações e avaliar os resultados no segundo semestre do corrente ano.

Regime transitório de aplicação de multas por infrações ao ATIT no âmbito do MERCOSUL :

Trata-se de uma proposta apresentada pela Delegação da Argentina, inspirada no projeto de Acordo apresentado por iniciativa do Uruguai sobre aplicação das normativas nacionais em casos de excesso de peso de veículos que realizam operações de transporte internacional no MERCOSUL.

Todas as delegações expressaram sua conformidade com a proposta e se comprometeram a apresentar seus aportes para levar um projeto de Resolução ao GMC, na próxima reunião do SGT nº 5.

Rodocred Seguros, sua nova corretora

Rodocred Seguros

Chegou o Rodocred Seguros, a Corretora do grupo DBTRANS com foco nas operações logísticas e condições especiais de cobertura para **Cargas**, **Frota**, **Patrimônio** e **Meio Ambiente**.

O Rodocred é a fusão do melhor atendimento e da mais completa cesta de serviços para Seguros, Pagamento de Frete, Abastecimento de Frota, e Vale-Pedágio.

Faça-nos uma consulta.

Principais benefícios

- Operações logísticas concentradas em um único portal
- Consultoria para análise e acompanhamento de sinistro
- Facilidade e agilidade operacional
- Produto personalizado de acordo com o perfil da sua operação

dbtrans

Atendimento Caminhoneiro | CAPITAIS **4003 3823** DEMAIS LOCALIDADES 0800 880 2000

www.rodocred.com.br

REUNIÃO MULTILATERAL DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO ATIT

Representantes dos organismos de aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), reuniram-se na cidade de Montevidéu, no dia 23 de maio do corrente ano, para tratar, entre outros assuntos pertinentes, sobre o transporte internacional de cargas. Representando o Brasil, esteve presente o Sr. Noboru Ofugi. Pela República Argentina, o Sr. Raúl Cuence, e pela República Oriental del Uruguay, Sr. Felipe Martín.

OS PRESENTES ACORDARAM SOBRE OS SEGUINTES PONTOS:

• Aplicar em caráter excepcional, a partir de primeiro de julho de 2013, aos veículos que realizam operações de transporte internacional por estradas de cargas e passageiros nos diferentes tráfegos bilaterais ou entre os três países, nos casos de excesso de peso, os respectivos regimes nacionais de sanções, considerando como limites máximos os estabelecidos na Resolução GMC nº65/08 do MERCOSUL;

• Aprovar, a partir de primeiro de julho de 2013, nos diferentes tráfegos bilaterais ou em trânsito entre os três países, os novos valores indicados abaixo, em substituição aos que constam no artigo 5 do Anexo III - Seguros do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT:

- Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US$ 50.000 por pessoa, US$ 30.000 por danos materiais e US$ 200.000 por acidente;

- Responsabilidade civil por danos a passageiros: US$ 50.000 por pessoa e US$ 240.000 por acidente. Para bagagem US$1.000 por pessoa e US$ 10.000 por acidente;

Os pontos acordados têm como objetivo colocar em vigência medidas técnico-operativas consideradas de aplicação peremptória entre os países, de consenso desde muito tempo, que permitem conceder trato igualitário às empresas assim como adotar valores mínimos de cobertura para o seguro de responsabilidade civil do transportador internacional que efetivamente atendam aos objetivos para os quais foram fixados.Confira abaixo quais eram os valores praticados e o que restou acordado:

	RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS A TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS	RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS A PASSAGEIROS
O QUE ESTAVA VIGENDO (DECRETO N. 99704, DE 20 DE NOVEMBRO DE 1990)	US$ 20.000 por pessoa, US$ 15.000 por danos materiais e US$ 120.000 para acidente	US$ 20.000 por pessoa e US$ 200.000 por acidente. Para a bagagem US$ 500 por pessoa e US$ 10.000 por acidente
O QUE FOI APROVADO NA REUNIÃO DE MAIO, PARA SER APLICADO A PARTIR DE 01/07/2013	US$ 50.000 por pessoa, US$ 30.000 por danos materiais e US$ 200.000 por acidente	US$ 50.000 por pessoa e US$ 240.000 por acidente. Para bagagem US$1.000 por pessoa e US$ 10.000 por acidente

EMPOSSADO **NOVO PRESIDENTE** DA ELOG

A Elog, empresa de logística do Grupo EcoRodovias e da BRZ, elegeu seu novo presidente, o engenheiro Edson Souki. Graduado em Engenharia Metalúrgica pela Universidade Federal de Minas Gerais, com especialização em gestão pelo MIT de Boston e pelo IMD na Suíça, Edson tem experiência de mais de 15 anos no setor de logística integrada, no Brasil e no exterior, com vivência em gestão de áreas Operacionais, Comercial e Marketing.

Souki já passou pelo Grupo Woodbridge, empresa canadense do setor automotivo. Foi diretor global de marketing e vendas, operações logísticas e Suprimentos da Vale e, antes de ingressar no Grupo EcoRodovias, atuou como CEO da Georadar.

Experiente na gestão de terminais, supply chain, atendimento a clientes, afretamento de navios, contratação de serviços portuários e multimodalidade, um de seus principais desafios será a captura de sinergias comercias e operacionais com as demais empresas do grupo, além da consolidação do conceito de plataforma logística, aumentando a produtividade e a rentabilidade do braço logístico do grupo.

SR. EDSON SOUKI, NOVO PRESIDENTE DA ELOG

A EMPRESA

A Elog conta com 15 unidades localizadas nos principais corredores de importação e exportação das regiões Sul e Sudeste, entre plataformas multimodais, portos secos, CLIAs e centros de distribuição.

Com essa estrutura, a empresa disponibiliza um portfólio completo de serviços para atendimento de toda a cadeia logística dos clientes. As atividades da Elog estão divididas em gestão de logística integrada, armazenagem, comércio exterior, transportes e informação.

A companhia também utiliza sua experiência e conhecimento em setores industriais específicos para desenhar e implantar projetos feitos sob medida, dentro das características necessárias para a entrega de uma operação adequada ao negócio de cada um de seus clientes.

POLÍCIA FEDERAL DEFINE MODELO DE **CONTROLE MIGRATÓRIO DE ESTRANGEIROS**

O Departamento de Polícia Federal, através da Portaria nº 3496/13, definiu o modelo do Cartão de Entrada e Saída de estrangeiros do país. A instituição do modelo deveu-se à necessidade de aprimoramento do controle migratório na entrada e saída de estrangeiros do território nacional e à ampliação de acesso aos serviços públicos pelo uso da rede mundial de computadores – internet.

Segundo o artigo 2º da Portaria, "Compete ao transportador a impressão e a distribuição do cartão, cabendo à Polícia Federal fornecê-lo apenas nas entradas e saídas por via terrestre". No

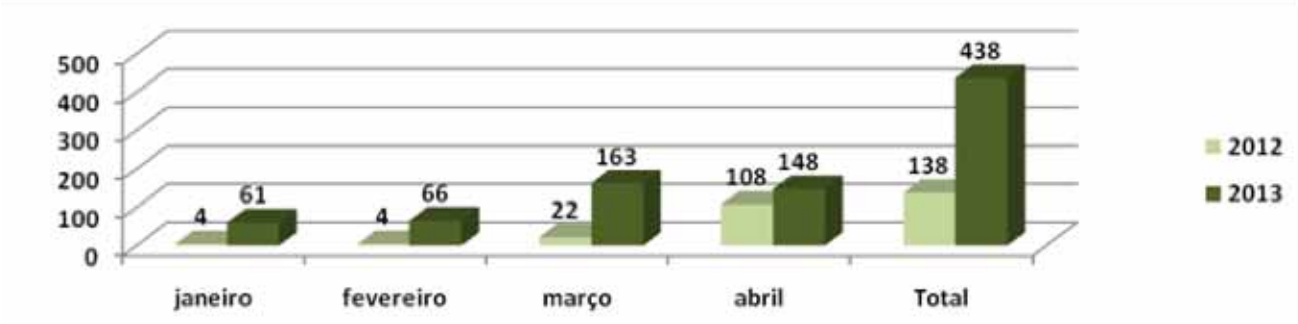
parágrafo 2º do artigo 3º, encontra-se: "Os transportadores a que se refere o art. 2º deverão imprimir no verso do cartão as instruções de preenchimento divulgadas na página eletrônica da Polícia Federal".

O novo modelo e as instruções de preenchimento do cartão serão disponibilizados na página eletrônica da Polícia Federal na internet, em arquivo editável, possibilitando ao estrangeiro o preenchimento e impressão das duas vias a serem apresentadas no controle migratório brasileiro.

AUMENTO SIGNIFICATIVO NA **IMPORTAÇÃO DE FRUTAS**

Segundo dados da Elog Logística, concessionária que administra o Porto Seco em Uruguaiana, houve incremento significativo nas importações de frutas entre janeiro e maio, considerando o volume de processos ocorridos no mesmo período do ano passado. O levantamento realizado dá conta de que, no mesmo período (janeiro a abril) deste ano, houve o aumento significativo de 217% de processos de importação destes produtos. De acordo com a administração da unidade, o alto desempenho ocorreu por conta da contribuição de todos os envolvidos no processo. "Por meio de uma parceria entre a unidade e o Ministério da Agricultura (MAPA), mostramos agilidade aos nossos clientes, conquistando a confiança e fidelidade dos mesmos", diz Flávio Evaristo, Gerente de Operações de Fronteiras RS da Elog.

Abaixo, gráfico que ilustra esta evolução:



Comparando 2012/2013 houve 217% de aumento em 2013: trezentos processos a mais cruzaram no mesmo período (Janeiro a Abril).

JANTAR DE **CONFRATERNIZAÇÃO**

Realizou-se na noite de 04 de junho (terça-feira), na sede da ABTI, mais um jantar mensal de "Confraternização dos Diretores" da entidade.

Estavam presentes, além de outras autoridades argentinas e brasileiras, o Prefeito de Paso de Los Libres, Sr. Eduardo Alejandro Vischi, o Delegado da Receita Federal, Sr. Jorge Luiz Hergessel, e o Cônsul Adjunto do consulado argentino em Uruguaiana Alessandro José Massuco.

Na ocasião, o Presidente da ABTI fez um agradecimento especial ao Prefeito da cidade vizinha e seus assessores pela dedicação seguida de ações imediatas no sentido de solucionar o problema enfrentado no último dia 24 de maio, quando do incidente que fechou a Ponte internacional Paso de Los Libres/Uruguaiana, por algumas horas. Em continuidade, Becker entregou ao Prefeito de Paso de Los Libres uma placa contendo o selo dos Correios, alusivo aos 40 anos da entidade.

Encontros como este continuarão a ser realizados, sempre com os objetivos de discutir assuntos do transporte internacional e aproximar entidades e empresas transportadoras.

IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO
Respeite os limites de velocidade.
RINO.COM
SCANIA
R440
Vença desafios com quem melhor entende os caminhos do Brasil.
Em todas as estradas e com todos os tipos de carga, os caminhões rodoviários Scania reúnem força e desempenho, garantindo a maior economia de combustível. Um amplo portfólio de soluções em serviços proporciona mais rentabilidade às suas operações. Você não pode parar, e o Brasil também não. Por isso, o seu caminhão tem que ser Scania.
facebook.com/ScaniaBrasil
Faz diferença ser Scania.
SCANIA
www.scania.com.br

RUPTURA DE ADUTORA

PONTE INTERNACIONAL URUGUAIANA/ PASO DE LOS LIBRES

A Ponte Internacional que liga Uruguaiana a Paso de los Libres (Argentina) sofreu, no dia 24 de maio do corrente, a ruptura de uma adutora de água no lado argentino. O incidente provocou a interrupção da principal conexão por terra do Brasil com o país vizinho. O tráfego de veículos teve de ser interrompido por volta das 12h e a ponte ferroviária, que faz parte da mesma estrutura, também foi interrompida.

O cano que abastece Paso de Los Libres teria estourado com a pressão da água. Com a força, a água que jorrou levou parte do aterro da cabeceira da ponte rio abaixo. Foi realizada avaliação pelas autoridades da Vialidad Nacional Argentina, para decidir sobre os procedimentos tomados a fim de habilitar novamente o tráfego na ponte, o que terminou por ocorrer no dia seguinte.

A Receita Federal do Brasil, por intermédio de comunicado, desautorizou novos ingressos e saídas de caminhões e trens de exportação dos Portos Secos Rodoviário e Ferroviário. No mesmo comunicado, a RFB determinou que os caminhões de exportação que já haviam deixado o PSR/URA e ficaram retidos no trajeto até a ponte internacional deveriam retornar ao porto seco rodoviário. As liberações de veículos de importação seguiram normalmente.

As medidas determinadas permaneceram em vigor por pouco tempo, já que o tráfego na ponte foi normalizado pouco antes das 10 horas do dia seguinte (25/05/2013).

A Ponte Internacional Uruguaiana-Paso de los Libres, denominada oficialmente de Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo, é uma ponte rodoviária e ferroviária sobre o rio Uruguai. À época de sua construção, que aconteceu na década de 40, ostentava o título de maior obra da engenharia da América Latina. A construção da ponte foi dividida em duas partes iguais, ficando sob a responsabilidade de cada país a construção de sua parte (utilizou-se, para tanto, ferro fabricado no Brasil e cimento argentino). A Ponte Internacional 1,419 metros, e passam por ela, em média, 10 mil caminhões por mês.

RADIOGRAFIA **DOS PORTOS**

CHUÍ - RS

Chuí é um município brasileiro localizado ao extremo sul do estado do Rio Grande do Sul. Faz fronteira com a cidade de Chuy no Uruguai. Sua população é de aproximadamente 5.919 habitantes. Está a 525 km de Porto Alegre, 2552 km de Brasília e 347 km de Montevidéu, capital do Uruguai. O município de Chuí é separado de Chuy no Uruguai apenas por uma longa Avenida.

Chuí não possui um porto, mas sim uma fronteira terrestre, segundo o AFRFB Chefe da SAANA Sr. Tamer Dawood (Receita Federal do Brasil) e o pátio é um Recinto Alfandegado administrado pela Receita Federal do Brasil (RFB). Conforme Sr. Tamer, o papel que a Receita Federal desempenha na fronteira é de contribuir para o fortalecimento do comércio exterior e proteção dos interesses da sociedade através da fiscalização, elevação de percepção de risco e presença fiscal, além de aumentar a efetividade e segurança dos processos aduaneiros.

Em relação aos produtos que passam pelo Recinto, destacam-se: matérias primas de origem animal (carne, peixe, leite em pó e derivados de leite) na importação. E quanto aos principais produtos exportados, não há o predomínio de um segmento de mercadoria, sendo variado, desde sapatos até automóveis. Em média, o volume de exportações é de 21.500 toneladas por mês e 13.700 toneladas importadas.

O pátio possui capacidade para 150 caminhões e dispõe ainda de uma área para a Conferência Física de cargas. O setor aduaneiro funciona das 09h00min da manhã às 18h00min, onde atuam 18 servidores da Receita Federal do Brasil. Além da RFB, atuam no Recinto órgãos do MAPA, ANVISA, ANTT, IBAMA e Polícia Federal.

PRINCIPAIS PRODUTOS	Matérias primas de origem animal (carne, peixe, leite em pó e derivados de leite).
CAPACIDADE DO PÁTIO	150 caminhões
ÓRGÃOS ATUANTES NO RECINTO	RFB, MAPA, ANVISA, ANTT, IBAMA e Polícia Federal.
VOLUME MENSAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES	21.500 toneladas de mercadorias exportadas e 13.700 toneladas de mercadorias importadas.
HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO	Das 09h00min às 18h00min.

SÃO BORJA (RS)/SANTO TOMÉ (AR)

São Borja é um município brasileiro localizado no estado do Rio Grande do Sul. Possui uma área de 3.616,026 km² e sua população é de aproximadamente 61.671 habitantes. A cidade é banhada pelo rio Uruguai, fronteira natural com a cidade de Santo Tomé, localizada na província de Corrientes, na Argentina. O transporte de cargas é feito através do Porto de São Borja/Santo Tomé (CUF- Centro Unificado de Fronteira).

O Porto é administrado pela concessionária Mercovia S.A., funcionando durante as 24 horas do dia, nos 365 dias do ano. Segundo a Sra. Josefina Maseras, responsável pelas relações institucionais da Mercovia S.A., os órgãos que atuam no Centro Unificado de Fronteira são os seguintes: AFIP – Aduana Argentina; Receita Federal do Brasil; SENASA; MAPA; ANVISA; Dirección Nacional de Migraciones; Gendarmería Nacional Argentina; Polícia Federal; CNRT – Delegada en Gendarmería Nacional; ANTT; Câmara Argentina de Comércio; Associação Comercial e Industrial de SB-ACISB; Banco do Brasil e o Banco de La Nación Argentina. Além destes, também estão instalados no CUF trinta e seis empresas Brasileiras de Operadores de Comércio Exterior e 22 empresas Argentinas.

Atualmente há um total de 799 pessoas trabalhando diretamente no Centro Unificado de Fronteira.

A Receita Federal atua de segundas a sextas-feiras, das 08h00min às 20h00min, e, aos sábados, das 08h00min às 14h00min. Liberações de caminhões em trânsito (MIC DTA) e vazios a Receita libera durante 24h na bagagem. Já a Aduana Argentina trabalha de segundas a sextas-feiras, das 07h00min às 19h00min. Após este horário, inclusive domingos e feriados com habilitação.

Existe uma área exclusiva para conferência física de mercadorias, com capacidade para 24 vistorias simultâneas e estacionamento para os meios transportadores, além de dois depósitos de mercadorias.

PRINCIPAIS PRODUTOS	Automóveis, Autopartes e demais derivados da indústria automotriz, máquinas e equipamentos agrícolas, além de frutas, peixes, cebolas, batata, higiene e beleza
CAPACIDADE DO PÁTIO	1000 caminhões
ÓRGÃOS ATUANTES NO RECINTO	AFIP – Aduana Argentina; RFB; SENASA; MAPA; ANVISA; Dirección Nacional de Migraciones; Gendarmería Nacional Argentina; Polícia Federal; CNRT – Delegada en Gendarmería Nacional; ANTT; Câmara Argentina de Comércio; Associação Comercial e Industrial de SB-ACISB; Banco do Brasil e o Banco de La Nación Argentina. Também estão instalados no CUF trinta e seis empresas Brasileiras de Operadores de Comércio Exterior e 22 empresas Argentinas.
VOLUME MENSAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES	Média mensal de 8.000 caminhões/mês, entre Importação e Exportação.
HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO	A Receita Federal atua de segundas a sextas-feiras, das 08h00min às 20h00min, e, aos sábados, das 08h00min às 14h00min. Já a Aduana Argentina trabalha de segundas a sextas-feiras, das 07h00min às 19h00min.

MUDANÇAS NO PROCESSO DE ADMISSÃO TEMPORÁRIA

Foi publicada no dia 23/05/2013 a Instrução Normativa nº 1.361, que dispõe sobre as mudanças no processo de Admissão Temporária. A nova IN reflete algumas propostas trabalhadas em reuniões organizadas pelo Procomex, com participação do setor privado e da Receita Federal.

Dentre as novas regras para a Admissão Temporária se destacam mudanças quanto ao termo de responsabilidade, condições, prazos e trâmites para a concessão do regime, além das condições de prorrogação, extinção e descumprimento do mesmo. Muitas das alterações constituem meios de tornar o processo de Admissão Temporária mais célere e eficiente para todos os players que nele atuam, trazendo modernização para o comércio exterior brasileiro.

A IN estabelece, por exemplo, que para fins de concessão do regime, a análise fiscal e o ato da concessão serão realizados ao mesmo tempo em que é feito o despacho aduaneiro, que passa a ser feito com base na Declaração de Importação registrada no Siscomex, eliminando a necessidade de recepção documental física na Unidade da Receita Federal.

A Declaração de Importação passará, assim, a conter informações que facilitarão o processo de despacho, como a inclusão do Termo de Responsabilidade, e outras informações relevantes, que podem agora ser adicionados no campo de informações complementares da DI. Seu registro pode ser feito antes da chegada da carga no país, agilizando uma etapa do processo de admissão do bem. E o desembaraço aduaneiro é que passa a configurar a concessão do regime e não mais a formalização do despacho decisório. As mudanças tornam o processo de admissão mais ágil, evitando retrabalhos que ocorriam anteriormente para as empresas e para as autoridades fiscais.

Assim, o termo de responsabilidade estará diretamente ligado à Declaração de Importação. E não mais constarão nele "valores de penalidades pecuniárias decorrentes da aplicação de multa de ofício". A melhoria evita os problemas da prática usual, onde o TR podia vir com valores errôneos, já que era emitido antes do registro de importação, quando ainda não é possível calcular os valores reais do processo.

Quanto às condições e aos prazos para a vigência do regime, anteriormente o beneficiário obtinha direito ao regime de admissão por três meses. Em consequência da necessidade de extensão desse tempo por parte das empresas e outros beneficiários, o prazo de duração do regime passou a ser de seis meses, prorrogáveis por igual período. Em caso de contratos pré-estabelecidos entre beneficiário e uma parte estrangeira, a norma dispõe que o regime perdura pelo tempo de duração previsto em contrato.

Se o beneficiário quiser a prorrogação do regime, a IN estabeleceu um formulário a ser preenchido antes do fim do prazo da admissão, o RPAT (Requerimento de Prorrogação de Admissão Temporária).

Outra mudança relevante é quanto à movimentação de bens. As novas regras determinam que a remessa e o retorno dos bens serão processados com base nas Declarações de Importação e Exportação.

A DE servirá como base, também, para os casos de extinção do regime onde for necessária a reexportação dos bens. Uma alteração significativa nessa etapa da admissão temporária é que após o fim do prazo de concessão do regime, a extinção será automática,

O NOVO ORGANISMO DE INSPEÇÃO VEICULAR DE URUGUAIANA!

centec
Inspeção Veicular

www.centecveicular.com.br
uruguaiana@centecveicular.com.br

Centec é o Organismo de Inspeção credenciado pelo **DENATRAN** e acreditado pelo **Inmetro** a realizar inspeções de veículos, caminhões e ônibus.

Travessa Nemézio Fabrício, 2078 - Box 01 | Rui Ramos | Uruguaiana-RS | Fone: (55) 3413-6521

assim como a liberação do valor da garantia, evitando os atrasos e multas. No processo atual, muitas empresas não conseguiam atender a série de etapas e exigências do pedido de extinção, o que gerava penalidades, e consequentemente, prejuízos a elas.

Essas mudanças constituem parte de um trabalho realizado entre 2011 e 2012 entre empresas do setor privado e Receita Federal. Esse grupo de trabalho foi organizado pelo Procomex, e contou com representantes de todos os atores do processo de Admissão Temporária, que mapeou o processo, identificou gargalos, e propôs melhorias. As soluções foram construídas enfim pela análise final do setor público que elaborou um relatório de propostas de mudança para o processo. Muitas dessas mudanças figuram nessa IN, demostrando que o trabalho entre as iniciativas pública e privada é um caminho para a modernização do setor de comércio exterior.

A Instrução Normativa completa dispõe ainda alterações na exportação temporária e pode ser conferida em http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2013/in13612013.htm

ILUMINAÇÃO NO PORTO SECO EM URUGUAIANA

MAIS SEGURANÇA AOS MOTORISTAS

O projeto de iluminação do acesso ao Porto Seco em Uruguaiana, uma demanda antiga da sociedade, e há muito tempo defendida pela ABTI, finalmente será posta em prática. A concretização do projeto deve-se à parceria entre a ABTI, a Prefeitura Municipal de Uruguaiana, o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul (SDAERGS), o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga de Linhas Internacionais do Rio Grande do Sul (SINDIMERCOSUL) e Elog logística. Tais entidades colaboraram com o necessário aporte financeiro para a concretização do projeto.

A iniciativa proporcionará, dentre outros benefícios, maior segurança no local. A melhoria trazida pela iluminação – além de estar diretamente ligada à segurança pública no tráfego –, previne a criminalidade.

Na área onde será feita a instalação, são frequentes as ocorrências de furto aos caminhões. Os motoristas que precisam permanecer no Porto Seco são os mais prejudicados. Nem todos os casos de furto são registrados na Brigada Militar, o que faz com que as estatísticas não demonstrem, de fato, a realidade do número de crimes praticados.

Assim, espera-se que com a iluminação, tornem-se cada vez mais raros os casos de furtos a caminhões, diminuindo consideravelmente a criminalidade na região.

Cabe destacar que os motoristas não serão os únicos beneficiados: a melhoria da qualidade dos sistemas de iluminação pública traduz-se em melhor imagem da cidade, contribuindo, assim, para o desenvolvimento social e econômico da população.

MTE PALESTRA PARA **COMJOVEM URUGUAIANA**

No dia 23 de Maio, na sede da ABTI, houve almoço da Comjovem Uruguaiana. Entre os convidados, esteve presente o Sr. Jorge André Borges de Souza, Auditor Fiscal do Ministério do Trabalho e Emprego em Uruguaiana, que falou sobre a fiscalização no controle de jornada de trabalho com o tema "Diário de bordo".

Jorge Souza esclareceu aos jovens empresários sobre os principais procedimentos na fiscalização do diário de bordo. Segundo Souza, "se um funcionário normal trabalha oito horas por dia e tem direito a mais duas horas extras, por que um caminhoneiro tem que trabalhar mais do que isso? A lei tem que ser igual para todos. O motorista não pode passar horas e horas acordado, sem descanso, dirigindo um caminhão, colocando a vida dele e dos outros em risco para suprir as necessidades logísticas para a entrega da mercadoria. Cabe às empresas e ao sistema se adequarem à lei."

Marcelo Nascimento, membro da Comjovem, questionou sobre as mudanças trazidas pela nova lei nº 12619/2012, cuja modificação está sendo discutida na Câmara dos Deputados. Souza espera que a nova lei respeite os dispositivos constitucionais, inclusive quanto ao limite da jornada de trabalho.

Diego Cadiñanos, vice-coordenador da Comjovem Uruguaiana, sugeriu aos outros membros da Comissão a elaboração de um trabalho de conscientização junto aos transportadores, sobre a importância de estar em conformidade com a nova lei. Foi sugerida a criação de um Seminário que aconteceria no SEST SENAT, contando com palestras do próprio Auditor Fiscal do Trabalho, Sr. Jorge Souza, explanando sobre a fiscalização e do contabilista e Comjovem Alessandro Pavanato, explicando como adequar-se à lei.

O Auditor Fiscal agradeceu o convite da Comjovem, salientando a importância em participar de um debate organizado pelos transportadores, que representam o potencial futuro do transporte nacional e internacional de cargas na região.

CANAL AZUL: ADOÇÃO DO LACRE ELETRÔNICO POR EMPRESAS BRASILEIRAS EXPORTADORAS DE CARNE

Dez empresas associadas à Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) estão habilitadas para implementar o lacre eletrônico, uma tecnologia que simplifica a etapa de liberação das cargas, reduzindo o tempo gasto com trâmites burocráticos no país. O lacre eletrônico faz parte de uma iniciativa chamada de Canal Azul, tem parceria com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), e Instituto de Tecnologia de Software, Ceitec e Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP).

A ABIEC afirma que ainda no mês de maio uma unidade fabril de cada associada – BRF, Cooperfrigu, Frialto, Frigol, Frisa, JBS, Marfrig, Mataboi, Minerva e Rodopa – estará habilitada a utilizar o lacre eletrônico para o transporte de cargas de carne bovina com destino ao porto de Santos, em São Paulo.

O lacre eletrônico é uma tecnologia que surgiu como forma de solução para a cadeia logística de exportação de carnes. agilizando o fluxo de informações e o procedimento operacional. O lacre eletrônico servirá no rastreamento da carga, e aumentará a segurança do processo, pois aliado a ele estão tecnologias que garantem a autenticidade, a integridade e o não repúdio das informações.

Anualmente, o Brasil perde aproximadamente R$ 160 bilhões em razão de problemas de logística, sendo que R$ 13 bilhões só com a falta de estrutura dos portos, segundo números da Fundação Dom Cabral. Testes realizados mostraram que a iniciativa poderá reduzir em média 57 horas o tempo entre a chegada dos contêineres no porto e a liberação para embarque. Com o Canal Azul, os contêineres não precisarão de liberação ao chegar ao porto, pois a validação será realizada previamente por um fiscal federal agropecuário no fluxo de saída do frigorífico. Hoje nenhuma carga que sai da indústria é liberada em 24 horas. E somente de 5% a 10% dos casos são feitos em até 48 horas.

A implementação do lacre terá um mínimo impacto operacional. O lacre é de fácil instalação, e exige pouca necessidade de conhecimentos técnicos, além de rápida portabilidade em caso de defeitos e capacidade de leitura em diferentes distâncias, podendo ser feita pelo celular.

Segundo a ABIEC o próximo passo do projeto prevê a integração das informações armazenadas no chip com os demais órgãos da cadeia produtiva, como a Receita Federal e Plataforma de Gestão Agropecuária (PGA).

O Canal Azul é uma iniciativa que moderniza o processo da cadeia logística de carnes, trazendo grande ganho sobre o investimento realizado.

Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

FLUXOS DE CAMINHÕES CARREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PRINCIPAIS PONTOS DE FRONTEIRA ABRIL / 2013

Pontos de Fronteira	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 / 12 meses anteriores		
Porto	jan-abr/12	jan-abr/13	Variação	mar/13	abr/13	Variação	abr/12	abr/13	Variação	mai/12-abr/13	mai/11-abr/12	variação
Aceguá - BR / Acegua - UY												
Importação	497	404	-18,71%	117	46	-60,68%	92	46	-50,00%	1.490	1.708	-12,76%
Exportação	216	219	1,39%	41	66	60,98%	62	66	6,45%	655	692	-5,35%
Total	**713**	**623**	**-12,62%**	**158**	**112**	**-29,11%**	**154**	**112**	**-27,27%**	**2.145**	**2.400**	**-10,63%**
Barra do Quarai - BR / Bella Unión - UY												
Importação	0	5	100,00%	0	4	100,00%	0	4	100,00%	15	7	114,29%
Exportação	153	544	255,56%	91	204	124,18%	2	204	10100,00%	999	419	138,42%
Total	**153**	**549**	**258,82%**	**91**	**208**	**128,57%**	**2**	**208**	**10300,00%**	**1014**	**426**	**138,03%**
Chuí - BR / Chuy - UY												
Importação	2.454	2.706	10,27%	698	764	9,46%	621	764	23,03%	8.359	8.161	2,43%
Exportação	4.939	4.517	-8,54%	1.142	1.553	35,99%	1.229	1.553	26,36%	15.521	15.693	-1,10%
Total	**7.393**	**7.223**	**-2,30%**	**1.840**	**2.317**	**25,92%**	**1.850**	**2.317**	**25,24%**	**23.880**	**23.854**	**0,11%**
Jaguarão - BR / Rio Branco - UY												
Importação	3.742	3.375	-9,81%	715	762	6,57%	678	762	12,39%	13.035	11.571	12,65%
Exportação	2.168	2.930	35,15%	698	792	13,47%	548	792	44,53%	8.395	8.038	4,44%
Total	**5.910**	**6.305**	**6,68%**	**1.413**	**1.554**	**9,98%**	**1.226**	**1.554**	**26,75%**	**21.430**	**19.609**	**9,29%**
Quarai - BR / Artigas - UY												
Importação	388	819	111,08%	199	78	-60,80%	48	78	62,50%	2.121	1.073	97,67%
Exportação	41	85	107,32%	15	13	-13,33%	4	13	225,00%	196	206	-4,85%
Total	**429**	**904**	**110,72%**	**214**	**91**	**-57,48%**	**52**	**91**	**75,00%**	**2.317**	**1.279**	**81,16%**
S. Livramento - BR / Rivera - UY												
Importação	2.172	1.529	-29,60%	368	298	-19,02%	488	298	-38,93%	5.287	6.827	-22,56%
Exportação	2.085	2.435	16,79%	557	667	19,75%	565	667	18,05%	7.221	6.895	4,73%
Total	**4.257**	**3.964**	**-6,88%**	**925**	**965**	**4,32%**	**1.053**	**965**	**-8,36%**	**12.508**	**13.722**	**-8,85%**
Foz do Iguaçu - BR / AR / PY												
Imp. PIA	5.662	6.536	15,43%	1.662	2.134	28,39%	1.768	2.134	20,70%	18.474	16.667	10,84%
Imp. PTN	14.007	12.405	-11,44%	3.286	3.525	7,27%	3.395	3.525	3,82%	38.708	44.601	13,22%
Imp(PIA+PTN)	**19.669**	**18.941**	**-3,70%**	**4.948**	**5.659**	**14,37%**	**5.163**	**5.659**	**9,61%**	**57.182**	**61.268**	**-6,67%**
Exp. PIA	16.835	19.908	18,25%	4.666	5.676	21,64%	3.926	5.676	44,57%	53.195	57.682	7,78%
Exp. PTN	2.556	1.780	-30.36%	478	591	23,64%	563	591	4,97%	5.547	7.310	24,12%
Exp(PIA+PTN)	**19.391**	**21.688**	**11,85%**	**5.144**	**6.267**	**21,83%**	**4.489**	**6.267**	**39,61%**	**58.742**	**64.992**	**-9,62%**
Oper Noturna	10.705	9.854	-7,95%	2.541	2.350	-7,52%	2.719	2.350	-13,57%	37.801	31.637	19,48%
Total	**49.765**	**50.483**	**1,44%**	**12.633**	**14.276**	**13,01%**	**12.371**	**14.276**	**15,40%**	**153.725**	**157.897**	**-2,64%**
Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY												
Importação	4.156	2.167	-47,86%	600	174	-71,00%	649	174	-73,19%	12.976	12.210	**6,27%**
Exportação	820	940	14,63%	85	130	52,94%	66	130	96,97%	4.687	2.597	**80,48%**
Total	**4.976**	**3.107**	**-37,56%**	**685**	**304**	**-55,62%**	**715**	**304**	**-57,48%**	**17.663**	**14.807**	**19,29%**
Guaira - BR / Salto del Guaira - PY												
Importação	2.711	1.529	-43,60%	402	561	39,55%	693	561	-19,05%	5.589	8.335	-32,95%
Exportação	289	122	-57,79%	46	48	4,35%	58	48	-17,24%	553	1.428	-61,27%
Total	**3.000**	**1.651**	**-44,97%**	**448**	**609**	**35,94%**	**751**	**609**	**-18,91%**	**6.142**	**9.763**	**-37,09%**
Itaqui - BR / Alvear - AR												
Importação	1.433	1.602	11,79%	327	438	33,94%	362	438	20,99%	6.624	4.251	55,82%
Exportação	115	212	84,35%	48	52	8,33%	11	52	372,73%	742	431	72,16%
Total	**1.548**	**1.814**	**17,18%**	**375**	**490**	**30,67%**	**373**	**490**	**31,37%**	**7.366**	**4.682**	**57,33%**
S. Borja - BR / Stº Tomé - AR												
Importação	12.915	13.556	4,96%	4.232	4.013	-5,17%	3.584	4.013	11,97%	38.927	39.844	-2,30%
Exportação	15.629	16.097	2,99%	4.100	4.934	20,34%	3.936	4.934	25,36%	49.572	52.819	-6,15%
Total	**28.544**	**29.653**	**3,89%**	**8.332**	**8.947**	**7,38%**	**7.520**	**8.947**	**18,98%**	**88.499**	**92.663**	**-4,49%**
Porto Xavier - BR / San Javier - AR												
Importação	3.286	4.953	50,73%	1.667	2.319	39,11%	1.559	2.319	48,75%	11.064	9.562	15,71%
Exportação	564	490	-13,12%	117	143	22,22%	86	143	66,28%	2.241	3.136	-28,54%
Total	**3.850**	**5.443**	**41,38%**	**1.784**	**2.462**	**38,00%**	**1.645**	**2.462**	**49,67%**	**13.305**	**12.698**	**4,78%**
Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	3.748	4.473	19,34%	1.164	1.457	25,17%	927	1.457	57,17%	12.190	14.080	-13,42%
Exportação	1.765	2.083	18,02%	540	568	5,19%	505	568	12,48%	6.209	6.143	1,07%
Total	**5.513**	**6.556**	**18,92%**	**1.704**	**2.025**	**18,84%**	**1.432**	**2.025**	**41,41%**	**18.399**	**20.223**	**-9,02%**
Uruguaiana - BR / Paso de Los Libres – AR												
Importação	16.284	16.384	0,61%	4.550	4.544	-0,13%	4.358	4.544	4,27%	54.117	56.114	-3,56%
Exportação	27.512	28.026	1,87%	6.797	7.871	15,80%	6.573	7.871	19,75%	89.859	96.884	-7,25%
Total	**43.796**	**44.410**	**1,40%**	**11.347**	**12.415**	**9,41%**	**10.931**	**12.415**	**13,58%**	**143.976**	**152.998**	**-5,90%**
Corumbá – BR / Puerto Suarez - BO												
Importação	1.042	946	-9,21%	271	236	-12,92%	248	236	-4,84%	3.920	0	0
Exportação	10.455	10.282	-1,65%	2.593	2.570	-0,89%	2.561	2.570	0,35%	30.327	0	0
Total	**11.497**	**11.228**	**-2,34%**	**2.864**	**2.806**	**-2,03%**	**2.809**	**2.806**	**-0,11%**	34.247	0	0

10 RAZÕES PARA FAZER PARTE DA ABTI

ASSOCIE-SE

NOVOS ASSOCIADOS

COTRAM	COTRARIU	COTRASUL	RODOKRASS	TRANSGABARDO

Direção de arte Robson Schenato - droffice.com.br

abti.associacao

@abtint

Saiba mais acessando nosso portal:
www.abti.org.br/associado
Agende sua visita, será um prazer atendê-lo
Fone: +55 (55) 3413 2828 - atendimento@abti.org.br

MULTIPLICANDO SOLUÇÕES COM VOCÊ

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

40 ANOS

FAÇA PARTE DA NOSSA REVISTA!

ANUNCIE AQUI

QUEM PARTICIPA MULTIPLICA SOLUÇÕES!

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

40 ANOS

Fone: + 55 (55) 3413 2828
www.abti.org.br

abti.associacao
@abtint

dbtrans · eLOG · Mercedes-Benz · Onix SAT · SCANIA