Cenário do
revista Transporte

ANO IX - EDIÇÃO 37 - 2015

ABTI
Associação Brasileira
de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Fiscalização em balanças causa problemas e prejuízos ao Transporte Internacional

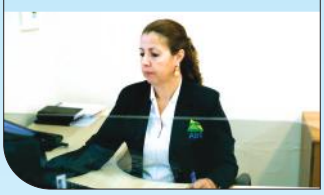
Uruguaiana projeta construir segunda ponte internacional

Estamos à disposição para atendê-lo. Faça-nos uma visita!

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

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

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



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

Diana Espindola
Licenças
licencas@abti.org.br
skype: licencas.abti

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

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

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

www.abti.org.br

associacaoabti abtint in flickr

O peso dos caminhões e a falta de critérios

É relevante compreender que autoridades, iniciativa privada e a sociedade como um todo, precisam estar alinhadas na busca de soluções e de um país melhor, mais competitivo.

A fiscalização do peso transportado em caminhões cumpre múltiplas finalidades. A mais evidente delas é a conservação das rodovias, que são patrimônio de toda a sociedade, em todos os países. Do ponto de vista dos transportadores, acresce-se que o controle do peso assegura o uso adequado dos caminhões, de acordo com as suas capacidades homologadas de transporte, além de estabelecer uma referência mercadológica para que não ocorra uma concorrência desleal entre operadores, tendo como fundamento o peso em excesso.

Tão importante quanto uma fiscalização eficiente, é a adoção de critérios únicos e justos para autuar os infratores da legislação vigente. O diálogo e a transparência são requisitos indispensáveis aos entes públicos envolvidos nesse tema, pois o transporte rodoviário de cargas é uma atividade de integração econômica, fomento do desenvolvimento e fonte de geração de empregos. Muitas empresas de transporte tem enfrentado reiterados problemas com a fiscalização do peso de seus caminhões.

É relevante compreender que autoridades, iniciativa privada e a sociedade como um todo, precisam estar alinhadas na busca de soluções e de um país melhor, mais competitivo, sem que as empresas tenham que se ocupar tanto com o descritério, em desfavor de sua atividade fim.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

18

Fiscalização em balanças rodoviárias causa prejuízos às transportadoras

Muito além do eventual excesso de peso, empresas tem de enfrentar a falta de critérios nas aferições e o descumprimento da legislação vigente. A opção tem sido a busca de soluções na justiça.

ABTI encaminha pleitos do Transporte Internacional em Brasília

13

"A ABTI tem uma importância muito grande no transporte internacional, especialmente para nós aqui do Sul...": entrevista com Pedro Lopes, presidente da FETRANCESC

14-16

Recursos Humanos: a participação da Atrhol no Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade – PGQP

32

Sumário

ANO IX – EDIÇÃO 37 – 2015

HOMENAGEM
Os 45 anos da Transportes Schwanck **6**

INTERNACIONAL
Foz do Iguaçu sedia reunião bilateral com a Argentina **7**

COMJOVEM
Jovens Empresários
desenvolvem estudo de custos do transporte **9**

EVENTOS
Segurança viária é destaque no 17º SIMERCO **11**

GERAL
Empresários do Paraná debatem Plano de Logística **12**

ENTREVISTA
Prefeito de Uruguaiana trabalha pela
construção da segunda ponte internacional na cidade **24**

ASSOCIADOS
DiCanalli, de Passo Fundo, é
especializada em cargas excedentes no Mercosul **26**

LEGISLAÇÃO
Ministério do Trabalho
regulamenta locais de repouso para motoristas **28**

LEGISLAÇÃO
A emissão do Conhecimento no
Transporte Internacional, por Tadeu Campelo Fº **30**

INOVAÇÃO
Mercedes-Benz lança cartão
de consumo de combustível, peças e serviços **34**

INFORMAÇÕES
O Fluxo de cargas acumulado até agosto deste ano **36**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia
Diretor Técnico
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores Relações Institucionais
Paulo Roberto de Sousa

CONSELHO FISCAL
Conselheiros Fiscais Efetivos
Sérgio Maggi Jr.
José Paulo Silveira
Conselheiros Fiscais Suplentes
Vilmar Lizot
Valmor Scapini

DIRETORES
Carlos Alberto Benitez
Paulo César Maia Oliveira
Clóvis Dall'Agnol
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Osni Roman
Wendell Silveira
Antônio Luiz da Silva Junior

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia
Gerente de Assuntos Internacionais
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Relações Públicas
Indiara Teixeira

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Andrea Alves

IMPRESSÃO
Gráfica Centhury

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Schwanck completa 45 anos de mercado

José Schwanck é um dos pioneiros do Transporte Internacional. Os 45 anos de atividades da empresa iniciaram com a exportação e importação de frutas, em 1970, na cidade de Uruguaiana. Para dar curso a este negócio, Schwanck adquiriu caminhões frigoríficos. Neste período acompanhou todas as mudanças do setor. Segundo ele, no início havia muito mercado para o transporte, fato que naturalmente favoreceu o desenvolvimento do transporte. "Nós importávamos maçãs da Argentina e exportávamos bananas" recorda ele. Segundo o transportador, os tempos mudaram: "a concorrência aumentou muito, e hoje o transporte exige uma administração muito eficiente: a competência é uma imposição", acrescenta Schwanck, que foi presidente da ABTI entre 1998 e 2002, por dois mandatos. O empresário lembra que dirigiu a Entidade exatamente num período de abertura do setor, quando esta atividade teve grande expansão. "Guardo boas lembranças deste tempo" diz ele.

O empresário atualmente administra cinco empresas que atuam no transporte internacional, transporte e comércio de combustíveis, além de agricultura e pecuária. "A exportação/importação de frutas, combinadas com o transporte, foram o início e base de nossos empreendimentos, e adotei a diversificação dos negócios como uma estratégia empresarial", conclui Schwanck.

Homenagem em Uruguaiana

No dia 03 de setembro, durante o 17º Seminário Itinerante do Mercosul, realizado no Sest Senat de Uruguaiana, com a presença de transportadores, despachantes, e representantes de entidades e órgãos públicos, José Schwanck foi homenageado pela ABTI com um troféu de reconhecimento à empresa pelo importante trabalho desenvolvido ao longo destes 45 anos.

Reunião bilateral com a Argentina

Conduzida por Noboru Ofugi, chefe da Assessoria Técnica e Internacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e por Daniel Dominguez, diretor Nacional de Transporte Automotor da Argentina nos dias 20 e 21 de agosto, em Foz do Iguaçu, ocorreu a Reunião Bilateral entre Brasil e Argentina dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT. Entidades, órgãos públicos e empresas privadas do setor também estiveram presentes. A ABTI foi representada pela gerente de Assuntos Internacionais Gladys Vinci. O encontro teve como objetivo tratar aspectos técnicos e operacionais do transporte rodoviário internacional de carga e passageiros entre ambos os países.

Sobre as multas pendentes no Brasil e Argentina, as delegações decidiram por prorrogar o acordo firmado anteriormente com o intuito de não criar obstáculos na tramitação dos processos existentes até que o assunto seja resolvido. As delegações vão organizar uma reunião para tratar especificamente desse assunto. A delegação brasileira esclareceu que está discutindo multas por certificados de inspeção técnica veicular. As delegações insistiram que outros tipos de multas devem ser resolvidos de acordo com a legislação vigente. Quanto à retenção indevida de veículos brasileiros pela fiscalização argentina, haverá uma análise pontual pela delegação, de acordo com os documentos apresentados.

Encontro com representantes da província de Corrientes

A ABTI participou em 30 de julho de encontro com representantes da província argentina de Corrientes com o propósito de entender as demandas e necessidades do Comércio Exterior, assim como de outros segmentos econômicos da cidade de Paso de Los Libres. Os participantes explanaram as principais dificuldades existentes nessa fronteira.

Segurança, políticas de transparência e agilização, comprometimento de servidores públicos federais, políticas de desenvolvimento regional, entre outros assuntos, foram abordados durante o encontro. Estiveram presentes transportadores, despachantes, empresários da indústria e comércio e entidades do município. A ABTI foi representada por Adrian Garramuño, sócio da Entidade, e por Gladys Vinci, gerente de Assuntos Internacionais da Associação.

Eduardo Alejandro Vischi, ministro provincial da Coordenação e Planejamento de Corrientes, garantiu que o governo de Corrientes continuará trabalhando em prol do desenvolvimento da província e que serão tomadas providencias para resolver as dificuldades apontadas.

Reunião Bilateral Brasil - Paraguai

Autoridades do Brasil e Paraguai realizaram nos dias 27 e 28 de agosto, na cidade de Salto de Guaira/PY a 35ª Reunião Bilateral do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT.

No encontro as delegações combinaram trocar informações sobre empresas sancionadas em cada um dos países, especificamente as que operam sob o marco do ATIT. Desta forma as empresas serão comunicadas sobre a conveniência de reparar suas situações irregulares, evitando restrições administrativas na complementação de licenças.

A delegação brasileira manfestou sua preocupação pela necessidade de se harmonizar os procedimentos de fiscalização com o propósito de se evitar a aplicação de sanções com critérios diferentes, sendo assim propôs a criação de um grupo de trabalho para avançar na discussão deste tema, com sentido idêntico a outros assuntos debatidos na reunião bilateral. As delegações tiveram convergência na proposição, que deve levar a novos avanços em prazo mais curto de tempo.

Outro aspecto tratado no encontro foi a lei de tempo de direção em vigor no Brasil. A delegação brasileira alertou a entrada em vigência e a obrigatoriedade do cumprimento do tempo de direção que devem ser observados também por motoristas paraguaios por tratar-se de uma legislação de trânsito.

Ainda foi ressaltado, pela delegação paraguaia, a necessidade do controle no MIC/DTA da assinatura e carimbo do funcionário da DINATRAN ao cruzar a fronteira no ingresso ao Brasil. A saída de veículos deve ser necessariamente processada pelos funcionários intervenientes, para o devido reconhecimento por parte das autoridades brasileiras.

Seguem abaixo alguns temas abordados por solicitação das entidades privadas representaivas.

Tema abordado	Delegação Paraguaia	Delegação Brasileira
Transporte de Produtos Perigosos	O *Instituto Nacional de Tecnología y Normalización y Metrología* (INTN) já está emitindo os CIPP.	Demonstrou preocupação com a exigência no registro do SENAVE. As empresas brasileiras não tem como cumprir com todos os requisitos.
Visto Consular	A cobrança está amparada na *Ley N° 4033/10*, por isso só um acordo binacional para isentar o pagamento destas taxas.	Ressaltou a necessidade de normatizar a cotação do dólar cobrado, que supera amplamente o valor na casa de câmbio.
Infrações frequentes	Destacou a incidência de sanções à empresas brasileiras por falta de estepe, pneus em mal estado ou problemas nos pará-brisas.	Reforçou a necessidade de respeitar às dimensões definidas na Resolução GMC N° 65/08, principalmente, no que refere-se à altura.

Comjovem promove estudo de custos do transporte

Com o propósito de desenvolver suas atividades e objetivos definidos para o ano de 2015, a Comjovem de Uruguaiana está elaborando um estudo técnico sobre os custos adicionais que o Transporte Internacional possui. Wendell Krassmann Silveira, membro da Comissão, explica que os dados foram levantados com as informações obtidas das empresas dos integrantes da Comjovem Uruguaiana e com a ABTI. Segundo ele, com estes estudos as empresas poderão analisar suas tarifas, e as empresas que pretendem atuar no transporte internacional terão conhecimento dos diferentes custos deste setor. Silveira explica os jovens empresários adotaram como referência a cidade de Uruguaiana, por ela ser um eixo entre Brasil, Argentina e Chile. "Estamos fazendo um comparativo de custos entre viagens de mesmas distâncias com origem em Uruguaiana: (Uruguaiana X Buenos Aires) (Uruguaiana X Porto Alegre)", acrescenta ele.

O trabalho está contando com a participação de todos integrantes da Comjovem e suas conclusões deverão ser divulgadas no último bimestre desse ano.

INVESTIDORES COMJOVEM

Qbox SOLUÇÕES EM LOGISTICA INTERNACIONAL

TIPLER

HOFF

MONDIAL COMEX

Reunião de Diretoria projeta orçamento para 2016

A Diretoria da ABTI realizou uma reunião ordinária em Porto Alegre, no dia 14 de setembro. Foi pauta do encontro a aprovação do orçamento para 2016, bem como a adequação do orçamento deste ano. Os empresários também debateram o planejamento estratégico e o plano de atividades da Associação para os próximos anos. Francisco Cardoso, presidente, destacou o bom andamento das atividades no ano em curso, assinalando que os esforços da Entidade visam construir um futuro mais produtivo para o Transporte Internacional.

Foz do Iguaçu sedia 16° SIMERCO

Foz do Iguaçu sediou em 19 de agosto o 16° Seminário Itinerante do Mercosul – SIMERCO. O encontro foi realizado no Sest-Senat da cidade e teve como tema as Responsabilidades do Transportador. A ABTI foi representada por seu diretor Carlos Alberto Benitez. Noboru Ofugi, chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional e Marcos Antonio das Neves, Coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres também marcaram presença no Seminário, que contou ainda com a participação de Sérgio Malucelli, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná – FETRANSPAR.

O seminário contou com palestrantes especializados sobre o assunto, assim esclarecendo dúvidas e orientando os participantes sobre as importantes mudanças e tendências para o setor. Alexandre Leal Rodrigues, vice-presidente da Comissão Técnica de Transporte da Fenaseg abordou o "Seguro do Transportador" esclarecendo aspectos da Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário Carga. Já Tiago de Araujo Grigoli, gerente regional da OnixSat, versou sobre Sistemas de Rastreamento e Soluções Inteligentes para o transportador. Coube a Gladys Vinci, gerente de Assuntos Internacionais da ABTI, a abordagem sobre o Registro Nacional e as inovações da Resolução n° 4.799. A presença de Noboru Ofugi da ANTT contribuiu para o esclarecimento de dúvidas sobre questões levantadas sobre o Registro Nacional.

Segurança Viária é destaque no 17º SIMERCO

Os empresários e diretores da ABTI Luiz Alberto Garcia e Wendell Krassmann representaram a Entidade na realização do 17º SIMERCO - Seminário Itinerante do Mercosul, realizado em Uruguaiana no dia 03 de setembro, na sede do SEST-SENAT.

Oscar Farinelli, coordenador do Departamento de Segurança, Fiscalização e Logística (SEFILO) de FADEEAC, Federação Argentina de Entidades Empresariais do Autotransporte de Cargas, abordou Soluções para Roubo de Cargas. Já Fábio Lorensi, executivo de Vendas da Raster Gerenciamento de Risco prestou informações sobre Gerenciamento de Riscos, enquanto que Lucas Weigner, técnico Comercial da Hoff Pneus, ofereceu esclarecimentos sobre cuidados que devem ser tomados em relação ao estado dos pneus. José Delmiro Maques, gerente de Frota da Transportes Cuello, empresa associada à ABTI, fez uma explanação sobre práticas na acomodação e amarração de cargas. O último palestrante do 17º SIMERCO foi Mario Oscar Muller, diretor de Prevenção e Segurança Rodoviária da Policía de Entre Ríos. Ele versou sobre Segurança Viária sob o olhar da Fiscalização Policial.

Durante o evento a ABTI entregou um troféu de reconhecimento ao empresário José Schwanck pelo transcurso dos 45 anos de Irmãos Schwanck. O transportador, que também foi presidente da Associação, ao agradecer a homenagem, destacou a importância das empresas continuarem trabalhando em prol do transporte, e concluiu que "não é hora de desistir, as crises vêm e vão, necessitamos saber administrá-las para continuar fortalecendo nossas empresas".

Oeste paranaense debate Plano de Logística

Obras importantes para o Transporte Internacional fazem parte do projeto

O Paraná está discutindo o seu Plano Estadual de Logística e Transporte – PELT 2035. Os projetos envolvem todos os modais de transporte, com destaque ao porto de Paranaguá, o aeroporto de São José dos Pinhais, ferrovias e a ampliação de capacidade da malha rodoviária.

As lideranças do oeste paranaense estão acompanhando de perto os desdobramentos das propostas, com particular atenção à sua região.

Segundo Danilo Vendrusculo, conselheiro do CODEFOZ e coordenador da Câmara Técnica do Programa Oeste em Desenvolvimento, os empresários apoiam a ideia de se levantar todas as informações sobre o atual contrato de concessão da BR 277, operado pela Ecocataratas, para na sequência trabalhar-se com o objetivo de criarmos um ambiente favorável para futuras concessões que contemplem valores de pedágio dentro de uma realidade de mercado, para que os usuários tenham a percepção de estarem pagando um valor justo. (veja dados da concessão no quadro)

"Nosso objetivo maior é ter uma tarifa menor e certamente iremos nos mobilizar de forma organizada para que isto aconteça", enfatiza Vendruscolo.

O coordenador explica que PELT 2035 é um estudo contratado e coordenado pela FIEP – Federação das Indústrias do Estado do Paraná, que contempla todos os modais e que procura inserir todas as regiões de forma a gerar desenvolvimento e progresso para o estado. Vendruscolo ressalta que o CODEFOZ apoia a iniciativa, porém acrescenta que os representantes do Oeste do Paraná desejam complementar este trabalho junto aos municípios, de tal forma que as estradas municipais possam seguir o mesmo caminho.

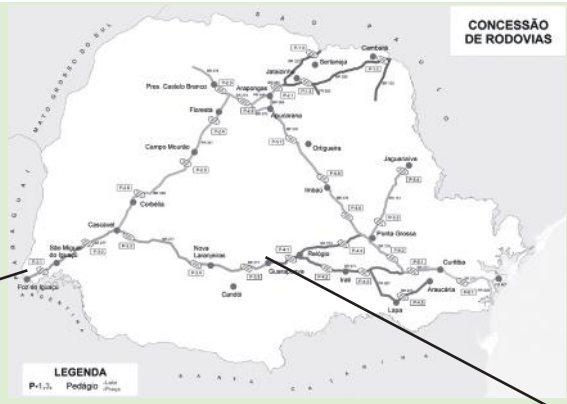
"A BR 277, hoje sob concessão da Ecocataratas, não é fundamental apenas para o Oeste, e sim para o Cone Sul. É a principal rodovia que liga aos portos do Paraná e Santa Catarina, que além de atender o Oeste do Paraná, atende o Paraguai, Argentina e Chile. A BR 277 é uma das principais vias para ligar o Atlântico ao Pacifico. Em função desta importância é que a sociedade precisa se envolver e participar desta visão estratégica para 2035", defende o coordenador da Câmara Técnica.

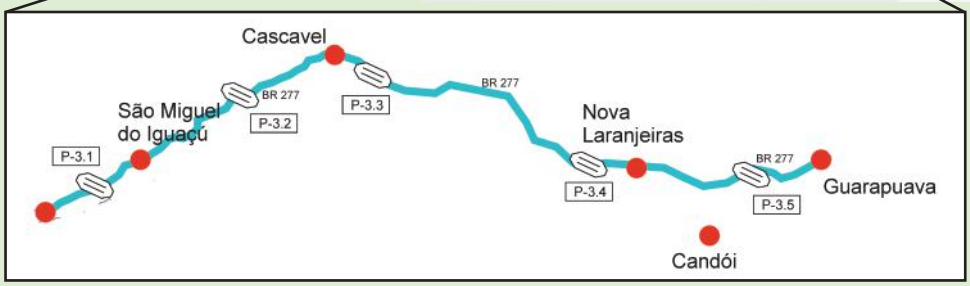
Nova ponte de ligação com o Paraguai

Danilo Vendruscolo informa que a licitação da segunda ponte ocorreu dentro dos princípios legais. A empresa que irá executar a obra já fez todos os trabalhos de ajustes do projeto, parte da fundação, instalação do canteiro de obras, seguindo as etapas normais de uma grande obra. O empresário conclui assinalando que se trata de uma construção complexa, por ser uma obra que liga dois países e tem um processo diferente de uma obra em território nacional.

Concessão rodoviária da Ecocataratas

- Administra 387 km da BR 277 (Foz do Iguaçu – Guarapuava)
- Adicionalmente administra 72 km de rodovias estaduais
- Tarifa média para caminhões: R$ 8,56/eixo a cada 100 km
- Praças de pedágio: 5





ABTI encaminha reivindicações do setor para Brasília

No dia 2 de setembro o presidente da entidade, Francisco Cardoso esteve no Senado, em Brasília, para manifestar a preocupação dos empresários com a possibilidade de qualquer elevação da carga tributária que implicaria no aumento do custo logístico brasileiro. O peso impositivo brasileiro já sufoca o empreendedorismo e compromete as possibilidades de investimento e geração de empregos no país.

Na oportunidade, entregou em mãos um pedido à senadora Ana Amélia Lemos e ao senador Lasier Martins com a finalidade de conquistar o seu apoio para conferir ao transporte internacional e comèrcio exterior brasileiro um novo status, definindo-os como elementos integrados e indispensáveis de uma agenda estratégica e permanente para a competitividade e crescimento do Brasil.

O oficio teve como base a afirmação da Receita Federal do Brasil, em nota publicada em 25 de agosto, que negava que a unificação da PIS/COFINS, com o objetivo de simplificar o sistema tributário, provocará aumento da carga tributária. No ambiente atual, qualquer aumento da carga fiscal proposta pelo governo afetaria drasticamente o setor, provocando consequências desastrosas.

Em momento recessivo da economia, a atividade exportadora poderá ser capaz de promover ganhos de produtividade e escala, estimular a inovação e qualificação de mão de obra, fortalecer as condições de concorrência e resiliência econômica das empresas envolvidas e gerar externalidades positivas para a economia como um todo. A exportação, portanto, é a atividade estratégica para ampliar a competitividade e a inserção das empresas brasileiras no mercado internacional. Qualquer aumento da carga fiscal retira das empresas brasileiras a capacidade de competir com concorrentes estrangeiros e transfere investimentos e empregos ao exterior.

A ABTI defende o transportador de cargas como exportador de serviços, por isso trabalha em conjunto com os demais organismos, federações e entidades para que juntos possam buscar cada vez mais que o setor se mantenha dinâmico e competitivo.

O transporte internacional de carga é forte em Santa Catarina

Pedro Lopes é presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina – Fetrancesc. Atuou no jornalismo por mais de 30 anos. Foi, também, dirigente esportivo, presidente da Federação Catarinense de Futebol e diretor na CBF. É vice-presidente da Seção de Cargas da Confederação Nacional do Transporte (CNT); vice-presidente de Política Institucional da Associação Brasileira de Transportadores de Cargas – ABTC; vice-presidente da Associação Nacional de Transportadores de Carga e Logística – NTC&Logística; presidente do Conselho Regional do Sest Senat; vice-presidente da Câmara Interamericana do Transporte; e preside o Centro das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado de Santa Catarina (Cetrancesc), criado em 2011 com a finalidade de promover o desenvolvimento de projetos e parceria para a inovação tecnológica do transporte.

Desde o ano 2000, como diretor-executivo, e a partir de 2005 como presidente da Fetrancesc, tendo sido reeleito por mais duas vezes, Lopes participa das principais discussões do setor que estão em andamento no país. Integra o Comitê dos Pontos de Parada (ou de Descanso) para os motoristas, previstos e exigidos pela Lei 13.103 que regulamenta a jornada dos condutores de veículos de carga. Este mesmo Comitê faz parte do Fórum Permanente do Transporte Rodoviário de Carga, criado pelo Ministério dos Transportes.

Na Gestão Pedro Lopes, foi criada a Cooperativa de Economia e Crédito Mútuo dos Empresários de Transporte do Estado de Santa Catarina (Transpocred) e tornado lei o Programa de Revigoramento do Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Catarina (Pró-Carga).

Também faz parte da sua administração a expansão das unidades do Sest Senat em Santa Catarina, passando de cinco para 11 unidades, além da previsão da construção de mais quatro, três delas com os processos de licitação em andamento – de Concórdia, Joinville e Lages.

Cenário do Transporte - A estrutura sindical patronal de SC é condizente com os principais polos de Transporte de Cargas?

Pedro Lopes - É condizente, porque principalmente no Sul, teve papel importante, na formação das Federações. O trabalho começou entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul, primeiro com a fundação da Fetrancesc, seguido pela criação Fetranspar e depois a Fetransul. O propósito inicial era ter uma federação única nos três estados, mas prosperou a ideia de cada estado ter a sua entidade sindical, porque Santa Catarina se organizou primeiro a partir de uma base sindical mais sólida. Nós tínhamos sindicatos tradicionais no Estado que se uniram para viabilizar a Fetrancesc. Estamos presentes em todo o estado integrados com 13 sindicatos que compõe o colegiado. E representamos 17 mil empresas de transporte de carga de Santa Catarina.

P - Fora do sistema sindical, o segmento de Transporte de Cargas conta com associações como a ABTC, ABTI e NTC, entre outras. Há complementariedade entre estas entidades e o braço sindical?

R - O setor do transporte rodoviário de carga de Santa Catarina tem aproximação direta com as entidades nacionais e regionais. Fomos um pilar na formação da ABTC, que foi um processo pelo então presidente da Federacão, Augusto Dalçoquio Neto junto com o líder, Newton Gibson, atual presidente da Associação e que teve apoio da Con-

federação Nacional do Transporte (CNT) na elaboração do projeto inicial. Hoje, Gibson continua como presidente, e Dalçoquio Neto, como vice-presidente, mas também estabeleceu-se uma relação com a NTC, até porque a ABTC veio de um braço da NTC. A NTC tem tido também atuação determinada e de suporte ao transporte, especialmente nos debates e nas defesas de propostas para o segmento, bem como as pesquisas de custos e defasagem do frete, que nos mostram a realidade da atividade no Brasil.

A ABTI tem uma importância muito grande no transporte internacional, especialmente para nós aqui do Sul, porque nos aproxima com os países do Mercosul. E no nosso entendimento, a entidade tem de ser fortalecida não só aqui no Sul, em relação às nações vizinhas, mas em todo o Brasil, por representar o transporte internacional, por sua atuação partir das informações do segmento e de suas necessidades. ABTC, NTC e as federações tem suas dificuldades e a ABTI também deve passar por isso, mas é responsabilidade de todos nós apoiarmos todas as suas iniciativas e termos entidades e um braço sindical forte.

P - Quais foram as principais conquistas da Federação ao longo de seus 28 anos de história?

R - Destaco a relação que a Fetrancesc tem em nível de Estado e em nível de Brasil. Considero a Federação uma das entidades nacionais a participar diretamente na criação do Sest Senat, estrutura de qualificação profissional e de atendimento social em que vemos o seu resultado. O Sest Senat é fortalecido por todos os segmentos de transporte representados pelas seções criadas presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Clésio Andrade. O Sest Senat se desenvolveu e por seus propósitos específicos, pelo programa de expansão física, de incorporação de novos serviços, novos profissionais e inovação através de sua relação com o Despoluir e com o Instituto de Transporte e Logística (ITL). Este dá sua contribuição fundamental na formação dos novos profissionais. Tem como base um programa efetivo de mostrar o que é o transporte, sua raiz e história e o que significa na economia brasileira.

"A ABTI tem uma importância muito grande no transporte internacional, especialmente para nós aqui do Sul, porque nos aproxima com os países do Mercosul."

Outro marco da Fetrancesc para Santa Catarina foi a criação da Cooperativa de Economia e Crédito Mútuo dos Empresários do Transporte de Santa Catarina (Transpocred). Instituição que começou de maneira simples, como é o princípio cooperativista, com 23 sócios-fundadores, mas que cresceu ano a ano tornando-se o braço forte do nosso segmento. Ao completar nove anos em setembro, inaugurou o nono Posto de Atendimento (PA) de Tubarão e com presença em todo o território catarinense. Saiu das esferas dos sindicatos para ter sedes próprias e oferecer financiamento de frota, além de todos os serviços de uma instituição de financeira e de crédito.

Outro fato da história da Federação é o Programa de Revigoramento do Transporte Rodoviário de Carga (Pró-carga) foi uma iniciativa de 2006, desde que iniciamos uma relação mais forte como Governo, que permitiu também o acesso do transporte a benefícios fiscais a exemplo de outros segmentos. Houve algumas mudanças do modelo de origem, mas ainda permanece a base fundamental que é mostrar tanto ao governo federal como estadual especialmente, de ser visto com a importância devida para a economia.

São esses os pilares que a Fetrancesc construiu ao longo desses anos com a importante contribuição da Diretoria, do Conselho de Representantes da Fetrancesc, dos Sindicatos e das suas bases.

P - O que a Entidade projeta para o futuro do setor? O Transporte Rodoviário tende a diminuir sua participação modal em SC, tal como prevê o PNLT?

R - A Fetrancesc, por estar vinculada à CNT através da Seção de Cargas, a qual ocupamos o cargo de vice-presidente; como coordenador do capítulo Brasil na Câmara Interamericana de Transportes, composta por 19 países; participação efetiva na NTC, ABTC e órgãos do governo como ANTT, DNIT, Ministério dos Transportes, Policia Federal Rodoviária, faz a defesa da integração de modais, seguindo a política do presidente Clésio Andrade. Isso contrasta um pouco do que previa o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) do governo federal que tinha uma consistência na

Participação em Assembleia da CIT, em Montevidéu.

sua elaboração e acho que exagerou um pouco na previsão de futuro, porque precisa ter uma política de estado mais adequada. Ficou muito pelo caminho, porque se "vendeu" como uma solução, não só de melhoramento da infraestrutura brasileira em todos os modais. Mas não se trabalhou para a intermodalidade e o seu fortalecimento. O PNLT, quando apresentado, diminuía a participação de alguns modais, especialmente o do transporte rodoviário de carga, dando mais ênfase à criação de ferrovias. Isso parecia que no outro dia estaria consumado. E na verdade, passados os anos do lançamento do PNLT, nada foi construído. O que trabalhamos agora, através de entidades e com órgãos do governo, nesse momento de crescimento da inovação da frota brasileira e na necessidade dos segmentos de cargas, estabelecer uma política de relação entre modais. E realizá-la, independente do que foi planejado e que até agora, nada foi consumado.

P - A Federação tem a interlocução esperada junto às autoridades de seu Estado?
R - Temos mantido diálogo permanente com a secretaria de Infraestrutura do estado e com o Deinfra, órgão estadual de gestão para a execução das obras. Participamos de fóruns governamentais e de grupos da sociedade; na Federação das Indústrias de Santa Catarina, através da Câmara de Transporte e Logística e na Comissão de Transporte da Assembléia Legislativa de Santa Catarina. A proximidade com as concessionárias de rodovias nos levam aos representantes do governos. Temos por nossa atuação, ligação com ANTT, DNIT, Ministério dos Transportes. Fazemos as nossas sugestões e defendemos as propostas que venham a melhorar a infraestrutura de transporte rodoviário de carga, de passageiros, de fretamento e turismo, o escolar e outras modalidades e atividades que estão vinculadas nessa relação que temos com o estado.

> *"Representamos 17 mil empresas de transporte de carga de Santa Catarina"*

P - Qual a expressão do Transporte Internacional em seu Estado?
R - O transporte internacional de carga é forte e tem uma divisão regional. No Oeste catarinense é voltado para a Argentina e Chile com saída pelo Porto Seco de Dionísio Cerqueira, que leva aos países vizinhos e aos portos do Pacifico.
Uma outra linha do transporte internacional está ligada aos nossos seis portos. Embora a distância do Oeste de Santa Catarina para os portos seja grande, boa parte das exportações passam por esses terminais. Isso nos leva a discutir a política de transporte internacional. Primeiro pelos benefícios fiscais que as empresas têm do transporte internacional, como a isenção do ICMS sobre o frete, um dos itens que se estabelece na relação com o transporte. Procurando minimizar os impactos da relação que nós, por estarmos no Extremo Sul, representamos o Brasil inteiro. As resistências, as limitações, as políticas de transporte, principalmente na área da Argentina e do Uruguai, nós tratamos das soluções.

P - O segmento de Transporte tem a força política necessária para dar curso de seus interesses no Congresso Nacional? A quem compete esta tarefa?
R - Essa relação com o Congresso Nacional não só fazemos através dos gabinetes de deputados e senadores de Santa Catarina e participamos intensamente das reuniões que são realizadas pelo Fórum Parlamentar Catarinense. Com a ANTT, através do nosso Fórum, debatemos duplicação de rodovias, cobramos atrasos das obras, melhoramento nas vias controladas por concessionárias. Nós temos uma relação suprapartidária com os parlamentares de Santa Catarina e para isso temos portas abertas e diálogo. Tratamos sobre o que é o transporte, o que é a Fetrancesc.

P - As duas décadas de Sistema SEST SENAT foram suficientes para dotar o setor de trabalhadores qualificados? Ele está cumprindo plenamente suas finalidades?
R - Como disse anteriormente o Sest Senat atende fielmente a que se propõe. Tem um atendimento muito expressivo na qualificação e nos serviços de saúde e sociais. O Sest Senat chega à sociedade e faz o papel inverso em que ela compreende o nosso trabalho, a missão e o comprometimento com o transporte e com a comunidade que se sobrepõem a alguns médios estabelecimentos.

O que todos esses veículos têm em comum? A tecnologia.

Nova geração FleetBoard®. É a Mercedes-Benz ouvindo as estradas.

Seja para serviços de gestão de frota ou rastreamento, o FleetBoard® da Mercedes-Benz é a solução perfeita. Uma tecnologia exclusiva, totalmente integrada aos caminhões e original de fábrica, nascida nas pistas da Fórmula 1 e adequada para as estradas.

FLEETBOARD®

Sistema aprovado CESVI BRASIL ref. c 360/15 validade - abr/2016

Uma marca do Grupo Daimler.

Ative o seu FleetBoard®: adesão + 3 meses grátis*.

Consulte todos os pacotes de serviços em um concessionário.

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

*Promoção válida para todos os modelos Axor e Atego 2430 (0 km + código INYM0) da Mercedes-Benz em todo o território nacional. A promoção está limitada para uma quantidade total de 1.000 unidades e se aplica aos planos FleetBoard Economia (Gestão de Frota) ou FleetBoard Visão (Rastreador). Consulte seu concessionário Mercedes-Benz para mais informações.

CRC: 0800 970 9090 | www.mercedes-benz.com.br

Na cidade somos todos pedestres.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Transporte Internacional

acumula prejuízos e problemas com as fiscalizações em balanças rodoviárias

São muitos os adjetivos que podem expressar os problemas com as balanças enfrentados pelos transportadores no Mercosul. Intolerância, intransigência e injustiça são alguns deles. Se em outros países o assunto tem contornos múltiplos de natureza legal e de interpretação até cultural, como ocorre no Uruguai e Argentina, no Brasil a ANTT tem atuado em completo descompasso aos interesses das atividades econômicas nacionais. Nossa reportagem registra o depoimento de quatro empresas brasileiras e seus problemas com autuações por excesso de peso no Brasil e no exterior, mas adicionalmente comprovou-se que a agência reguladora vem punindo as transportadoras por evasão de fiscalização do RNTRC dos caminhões em postos de aferição de peso. Os depoentes têm conhecimento que empresas de transporte dos demais países do Mercosul só enfrentam problemas com excesso de peso no Brasil.

Os problemas com a fiscalização do de peso nas cargas transportadas é anacrônico em todos os países do Mercosul. A Resolução GMC N° 65/08, com vigência desde 1º de setembro de 2009, estipulou pesos e medidas para o transporte de cargas e passageiros (veja quadro na página 22). Um acordo multilateral entre Brasil, Uruguai e Argentina, de julho de 2013 buscou harmonizar à forma de autuar, tendo sido estabelecido que as infrações desse tipo seriam enquadradas como multas de trânsito. Mas ainda o setor privado não obteve sucesso na definição de porcentagens de tolerâncias para as cargas internacionais.

No Brasil, a tolerância, prevista na Lei 13.103 de 2015, é de 10% no eixo e de 5% no PBT. O Uruguai aplica uma tolerância de 500kg para os eixos entanto o PBT não possua excesso, enquanto a Argentina dá um tratamento nacional ao assunto, similar ao do Uruguai. Em todos os casos estas flexibilizações têm como base o possível erro do equipamento de medição.

A Transportes Sílvio, de Concórdia/SC, tem enfrentado problemas na província argentina de Entre Rios. A empresa tem sido multada por excessos de 300 a 500 kg no peso total, ainda que tenha aferido o peso de seus veículos antes de ingressar no país vizinho. Alex Austria, gerente de Logística da empresa, estima que o problema esteja na aferição destas balanças. Segundo ele, a Sílvio tem dificuldade em identificar o local para pagamento dessas autuações, o que termina desviando a sua atenção da operação de transporte e perder-se em processos burocráticos. Para evitar o agravamento desta situação, a Transportes Silvio está empregando conjuntos mais leves para transitar na Argentina, além de adotar mais rigor na aferição do peso na hora do carregamento em seus clientes. Mesmo entendendo a medida como uma imposição dos fatos e circunstâncias, Austria comenta que este problema traz desconforto nas relações com os embarcadores, pois a concorrência em seu segmento é grande.

Já a Transportes Gral, de Chapecó/SC, tem problemas com

excesso de peso na Argentina e no Uruguai. Lenoir Gral, gerente de Logística e Comercial, explica que o PBT dos veículos está de acordo com a legislação. "Temos multas onde o PBT é de 32.622 kg e fomos autuados, mas o pior é que, além disso, temos autuações de PBT 29.395 kg em carretas de três eixos. Para se ter uma ideia, a empresa tem um débito junto ao MTOP (Uruguai) de aproximadamente R$ 80 mil, o que torna completamente inviável prosseguir com as atividades naquele país", relata ele, destacando que a ausência de critérios de fiscalização para autuações, bem como a o indeferimento às defesas e recursos administrativos protocolados, ameaçam as condições de transporte no Uruguai e a segurança jurídica de todos os transportadores.

A Letsara Transportes e Logística, de Ijuí/RS, também enfrenta problemas no Uruguai devido à composição dos equipamentos utilizados nas operações no Mercosul. Segundo Rafael Morais, gerente de Operações e Logística, no Mercosul a empresa utiliza carretas do tipo "vanderleia", que são compostas de três eixos distanciados e com teto retrátil. As mesmas são atreladas a cavalos mecânicos 4x2 e 6x2. O equipamento não é aceito pela legislação uruguaia para transitar com sua capacidade máxima de carga, diferentemente da legislação brasileira. Para fins de pesagem, nos postos de fiscalização, é considerado como semirreboque tradicional, com três eixos juntos, e não espaçados como de fato é a "vanderleia".

O gerente de operações relata que as multas vem sendo aplicadas pelos postos de pesagem localizados em Chui/UY e Rio Branco/UY, que são as fronteiras que a Letsara usa para ingresso ao Uruguai.

A transportadora sabe que existem combinações de equipamentos que são permitidos para o transporte, sem embargos, porém, pensando em diferenciais ao cliente, busca a inovação e tecnologias de ponta quanto aos equipamentos, porém se deparam com restrições por parte de alguns países."Cabe ressaltar que seguimos rigorosamente a legislação de peso e dimensões estabelecidas por cada país, mas entendemos que a distribuição de peso das mercadorias é melhor acomodada em relação aos equipamentos tradicionais, quando alocada em carretas tipo "vanderleia", não havendo prejuízos às rodovias" pondera Morais, ressaltando que para evitar tais problemas a transportadora está redimensionando as quantidades embarcadas, o que torna os equipamentos ociosos e com eficiência operacional reduzida.

As maiores dificuldades estão no Brasil

Se os problemas de interpretação e aplicação das leis e acordos relativos aos pesos do transporte de cargas são diversos nos países vizinhos, no Brasil ele assume proporções maiores.

A ANTT tem aplicado multas de evasão de postos de fiscalização, sem imagens que provem que realmente o veículo evadiu do local. A multa prevista na Resolução N° 3056 e 4799 é de R$ 5.000,00. Quando as empresas apresentam suas defesas e recursos, instando o órgão a apresentar provas da evasão dos veículos, a Agência indefere os pedidos e mantém a autuação. O pior desdobramento desta postura é a inclusão da empresa em órgãos de proteção ao crédito além de restrições administrativas. Segundo a Transportes Gral, a Agência está sufocando os transportadores ao forçar o pagamento dessas multas para permitir que a empresa prossiga operando no segmento.

Segundo Lenoir Gral as fiscalizações têm se tornado frequentes, intolerantes e abusivas por parte dos órgãos governamentais, pois os transportadores são penalizados de todas as formas que se possa imaginar. Para ele, se os órgãos governamentais fiscalizassem o roubo de cargas do mesmo modo como controlam empresas legalmente estabelecidas que se

empenham para operar conforme as leis, este tipo de crime diminuiria consideravelmente no país. "O que se percebe é que se torna mais prático arrecadar penalizando as empresas que trabalham, empregam e movimentam a economia do país" desabafa Lenoir Gral.

O problema com multas por evasão tem ocorrido nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Segundo as pesquisas realizadas para este artigo os transportadores que têm encaminhado defesas ou recursos de maneira administrativa, dificilmente procuram a justiça para reclamar os seus direitos. Ainda o temor da retaliação assola o setor.

A Transrodut, de São Paulo/SP, tem tido alguns problemas na cidade de Santa Terezinha do Itaipu, rota de saída de Foz de Iguaçu. "Todos os caminhões foram fiscalizados no recinto aduaneiro onde são pesados no seu ingresso ao país, e são novamente controlados a poucos quilômetros de lá", acrescenta Juan Carlos Pastor.

Buscando evitar dificuldades, em todos os carregamentos da Transrodut, antes dos veículos serem liberados para viagem, são revisados. Pastor explica que os motoristas recebem orientações dos líderes de frota sobre como devem proceder nos carregamentos, e quando as empresas embarcadoras não querem respeitar a solicitação do motorista, este solicita que o carregamento seja temporariamente suspenso, enquanto busca uma solução ao problema junto à transportadora. Segundo ele, o transporte internacional raramente tem excesso de peso no total, porque os produtos seguem um padrão internacional. O problema é a distribuição da carga, completa.

Tal como acontece com as outras empresas, a Transrodut também reage às autuações ingressando com recursos administrativos, sem êxito. Juan Carlos Pastor lamenta que para cumprir com o objetivo de transportar, a empresa obriga-se a ocupar muito tempo no campo do Direito. "Necessitamos ser ágeis e competitivos, cada parada é um item a mais que encarece o custo logístico brasileiro", conclui ele.

Diante dos repetidos problemas com a ANTT, a ABTI tem intensificado a busca de um entendimento com a Agência. Segundo Gladys Vinci, gerente de Assuntos Internacionais da Associação, a ABTI mantém sua determinação em dialogar com as autoridades, visando o cumprimento das leis com a devida clareza e compreensão. É necessária a constante participação junto aos Órgãos. O transportador necessita verificar e adequar-se a uma legislação constantemente mutante. É um setor muito dinâmico, que depende de decisões e interesses mercadológicos que nem sempre acompanham às legislações nacionais e internacionais. Qualquer inovação na lei depende de um processo de harmonização com os demais países. Passamos de reuniões em reuniões semestrais sem grandes avanços. Os pesos foram definidos em 2008, e até hoje não conseguimos definir as tolerâncias", completa. Por outro lado, tem recomendado aos seus associados que, sempre que se sintam injustiçados, recorram à justiça até a última instância.

Acordo sobre Pesos e Dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas (Resolução 65/08 – Mercosul/GMC)

Artigo 1º. Estabelece-se os pesos e dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados Partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros.

Artigo 2º. A circulação de veículos especiais ou conjuntos de veículos que superem as dimensões e/ou pesos máximos estabelecidos neste Acordo somente se admitirá mediante a concessão prévia de autorizações especiais expedidas pelas autoridades competentes com base nas normas estabelecidas no país transitado.

Artigo 3º. A presente norma não obstaculizará a aplicação das disposições em vigor em cada Estado Parte em matéria de circulação por rodovia que limitem os pesos e/ou dimensões dos veículos em determinadas rodovias ou determinadas construções de engenharia civil.

Artigo 4º. Os limites de pesos permitidos para a circulação de veículos de transporte de carga e de passageiros no âmbito do MERCOSUL, são:

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (t)
SIMPLES	2	6
SIMPLES	4	10,5
DUPLO	4	10
DUPLO	6	14
DUPLO	8	18
TRIPLO	6	14
TRIPLO	10	21
TRIPLO	12	25,5

4.1 Entende-se por eixo duplo o conjunto de 2 (dois) eixos, cuja distância entre centro de rodas é igual ou superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m

4.2 Entende-se por eixo triplo o conjunto de 3 (três) eixos, cuja distância entre centro de rodas é igual ou superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m

Artigo 5º. Até que seja harmonizado um procedimento de pesagem no âmbito do MERCOSUL, deve ser respeitada a norma vigente no país transitado.

Artigo 6º. As infrações a disposições estabelecidas neste Acordo são de caráter administrativo e se sancionarão segundo as normas MERCOSUL vigentes sem prejuízo das responsabilidades civis e penais emergentes.

Artigo 7º. O limite máximo para o Peso Bruto Total será de 45t, dependendo das características do veículo ou conjunto de veículos.

Novas Medidas de Tolerância de Peso em Veículos de Carga

Através da Resolução nº 526 de 29 de abril de 2015, publicada no Diário Oficial da União de 30/04/2015 o CONTRAN alterou a Resolução nº 211/2006 e a Resolução nº 258/2007.

Com a nova Resolução as tolerâncias para os pesos dos veículos na balança rodoviária serão as seguintes:

• 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares para o peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC);

• 10% (dez por cento) sobre os limites de peso regulamentares por eixo de veículos transmitidos à superfície das vias públicas.

Recomendamos atenção no carregamento dos veículos, pois a tolerância máxima não pode ser incorporada aos limites de peso previstos na regulamentação fixada pelo CONTRAN.

Destacamos alteração do Artigo 9º da Resolução nº 258, que independentemente da natureza da carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos em cada eixo ou conjunto de eixos, sejam simultaneamente inferiores a 12,5% (doze e meio por cento) do menor valor, se considerados os pesos e capacidades máximos estabelecidos pelo CONTRAN ou os pesos e capacidades indicados pelo fabricante ou importador.

Comunicado da ABTI aos seus associados

Nota: A ABTI oficiou a ANTT para assegurar que a Resolução acima fosse também aplicada ao Transporte Internacional. Com base neste pedido os transportadores estão sendo autuados, caso ultrapassar o peso permitido (sem ser beneficiados com nenhuma tolerância, mas são liberados recebendo o mesmo tratamento para o transporte nacional de cargas).

Decisões judiciais amparam direito das transportadoras multadas pela ANTT

A inconformidade das empresas com o tratamento dado pela ANTT nas notificações de evasão de balança vem de longa data. Diante da falta de soluções administrativas está restando às transportadoras a via judicial. Os textos abaixo são de divulgação de um escritório de advocacia de Santa Catarina. As decisões já alcançam as instâncias superiores do Judiciário. Por outro lado, o caminho da justiça reafirma a intransigência da Agência, que sequer despacha os recursos administrativos interpostos pelos autuados.

Justiça Federal aceita pedido de transportador para retirar nome do SERASA inserido de forma irregular

A decisão da Justiça Federal da Comarca de Caçador – SC impede mais uma vez que o transportador tenha o cancelamento do Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas – RNTRC e desta vez, determina que a ANTT retire o nome do autor da ação do Serasa. Isso porque, o transportador teve o nome inserido no Serasa de forma irregular.

A multa neste caso teria sido aplicada em setembro de 2013, pela infração de evadir-se da balança, ao custo de R$ 5 mil reais. Porém, o autor foi notificado apenas em abril de 2014, fora do prazo e desconhece qualquer tipo de infração em seu nome. A decisão ainda cabe recurso pela ANTT.

Esta é uma das primeiras decisões obtidas em primeira instância. A outra decisão também foi conquistada pelos advogados do escritório de Advocacia Vieceli, atuantes no setor de Transporte Rodoviário de Cargas, no STJ, que negou recurso da ANTT contra empresa de transporte.

Entenda o caso

A aplicação das multas ocorre há pelo menos três anos. De acordo com o advogado Cassio Vieceli, as multas aplicadas pela infração de evasão são arbitrárias, e contrariam outras normais legais, como o Código de Trânsito Brasileiro, por exemplo e as próprias resoluções da ANTT. Outro ponto levado em conta pelos advogados da empresa é que na aplicação das multas, a ANTT não aponta provas em formas de fotografias, filmagem, assinatura ou qualquer documento que comprove a irregularidade cometida pelo motorista. O órgão utiliza a fé-pública para aplicação das multas.

STJ nega recurso da ANTT contra empresa de transporte

Esta é a primeira decisão do Superior Tribunal de Justiça em recursos feitos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. Ela segue decisões das instâncias inferiores neste mesmo processo, que trata da problemática enfrentada pelos transportadores: a aplicação de multas arbitrárias no valor de R$ 5 mil por evasão das balanças. O julgamento do STJ levou em consideração o pedido da não inclusão do nome da empresa em cadastros de restrição ao crédito e o cancelamento dos registros do veículo, um grave problema que os empresários vêm enfrentando. Neste caso, o empresário fez o depósito judicial do valor integral da multa e obteve a abstenção de tal exigência até o julgamento final da demanda.

A aplicação das multas ocorre há pelo menos três anos. Por isso, os profissionais da Advocacia Vieceli elaboraram as defesas e recursos administrativos junto à ANTT, porém o órgão não apreciou nenhuma e os pedidos foram encaminhados para a Justiça Federal. De acordo com o advogado Cassio Vieceli, as multas aplicadas pela infração de evasão são arbitrárias, e contrariam outras normais legais, como o Código de Trânsito Brasileiro, por exemplo.

Outro ponto levado em conta pelos advogados da empresa é que na aplicação das multas, a ANTT não aponta provas em formas de fotografias, filmagem, assinatura ou qualquer documento que comprove a irregularidade cometida pelo motorista. O órgão utiliza a fé-pública para aplicação das multas.

Esse problema já foi discutido em diversas reuniões. Na última semana, voltou a ser tema de um debate na Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina - Fetrancesc, que contou com a participação do diretor da Agência, Marcelo Prado, onde o advogado Cassio Vieceli voltou a afirmar desconhecer quais os critérios usados pela ANTT para aplicar este valor, além de pedir revisão do mesmo.

Fonte: Assessoria de imprensa do Escritório Advocacia Vieceli

Uruguaiana tem um dos mais estruturados locais de desembaraço aduaneiro da América

Nascido em Uruguaiana, em 03 de maio de 1970, Luiz Augusto Fuhrmann Schneider é formado em Administração de Empresas pela PUC/ Uruguaiana e com pós-graduação em Administração de Empresas, pela Escola Superior de Propaganda e Marketing.

Antes de ser eleito prefeito para a gestão 2013 a 2016, ganhou notabilidade na atividade empresarial e filantrópica da cidade, como presidente da Associação Comercial e Industrial de Uruguaiana (ACIU), vice-presidente Regional da FIERGS e presidente da Comissão de Gerenciamento Temporário do Hospital Santa Casa de Caridade.

No poder público municipal foi titular das secretarias da Indústria, Comércio, Turismo e Trabalho; da Agricultura e da Saúde. Também foi vice-prefeito de Uruguaiana na gestão de 2008 a 2012

Nesta entrevista, ele aponta como demandas importantes para o atendimento do transporte rodoviário de cargas na região, a construção de uma segunda ponte internacional entre Uruguaiana e Paso de Los Libres e de uma nova travessia sobre o Rio Ibicui, na BR-472, na divisa com o município de Itaqui.

Cenário do Transporte - Qual a importância econômica do Comércio Exterior no PIB de Uruguaiana?
Luiz Augusto Fuhrmann Schneider - O Comércio Exterior é um dos mais importantes vetores econômicos de nosso município. Responde hoje por mais de 30% dos empregos, seja de forma direta ou indireta.

P - Uruguaiana abriga o maior porto seco da América do Sul e o terceiro do mundo. O que representa este empreendimento para o desenvolvimento da cidade?
R - Este empreendimento instalado em nossa cidade coloca Uruguaiana em evidência como um dos mais estruturados locais de desembaraço aduaneiro da América. O Executivo Municipal tem realizado obras de infraestrutura no local com a finalidade de garantir condições para ampliação do comércio exterior pelo porto seco de Uruguaiana.

P - Como estão os estudos para a construção de uma nova ponte que ligue Uruguaiana a Paso de Los libres?
R - A Ponte Internacional Getúlio Vargas – Augustin Justo, mesmo tendo sido construída há várias décadas, tem suas condições estruturais adequadas, garantindo segurança e tranquilidade para o transporte internacional e doméstico. Reúne todas as condições necessárias para que o porto de Uruguaiana/Paso de Los Libres continue sua fase de ampliação. É a única ponte rodoferroviária ligando Argentina e Brasil e por onde tem condições de circular todo o comércio internacional, compondo o corredor bioceânico que liga o Pacífico ao Atlântico, chegando ao porto de Rio Grande. A construção de uma nova ponte está sendo fruto de demanda de nossa administração para garantir modernidade e segurança para as próximas décadas, através de planejamento estratégico para novas demandas do comércio exterior.

P - E de uma nova travessia sobre o Rio Ibicuí, entre Uruguaiana e Itaqui?
R - Já com relação à nova ponte sobre o Rio Ibicuí estamos buscando junto às autoridades federais, para que após a conclusão do projeto executivo, o Governo Federal inclua obra no

orçamento da União e garanta os recursos necessários para construção da nova ponte, que é de extrema relevância e uma reivindicação antiga dos operadores do comércio exterior, do setor agropecuário e das populações das cidades da região.

P - Como o senhor analisa a localização de Uruguaiana no contexto do Brasil e seus vínculos com a Argentina?
R - Uruguaiana tem uma localização privilegiada no contexto do MERCOSUL. Estamos a uma média de 650 quilômetros das capitais da Argentina, do Uruguai e da capital do Rio Grande do Sul, o que permite investimentos em nossa cidade com facilidade de escoamento da produção para os grandes centros consumidores. Na área energética estaremos nos próximos dias protagonizando assinatura de acordo dos dois países para estudo de construção do gasoduto Bolívia, Paraguai, Argentina e Brasil, que será mais uma ampliação de oferta de gás para Uruguaiana e para o Estado do Rio Grande do Sul.

P - Há uma colaboração entre as municipalidades Paso de Los Libres e Uruguaiana?
R - No decorrer de nosso governo temos intensificado o relacionamento com o governo argentino, selando convênios e compromissos conjuntos para toda região, seja do lado brasileiro ou argentino, nas áreas de desenvolvimento econômico, cultural, de saúde e educacional. Estas ações são continuadas e já dão os primeiros frutos de sua eficácia.

"A construção de uma nova ponte (em Uruguaiana) está sendo fruto de demanda de nossa administração para garantir modernidade e segurança para as próximas décadas"

P - A Administração Municipal tem projetos que visem a atividade do Comércio Exterior e do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas?

R - Recentemente realizamos investimentos em toda iluminação do Porto Seco Rodoferroviário de Uruguaiana e estaremos estendendo estas melhorias ao longo das BRs 472 e 290, dentro do limite urbano do município. Estamos com projeto para instalação da unidade de Saúde no local para prestar um melhor atendimento aos trabalhadores do Comércio Exterior. Nosso governo tem sido forte aliado em todas as demandas da atividade, porque entendemos como uma das áreas prioritárias para nosso município.

P - Existe intenção do poder público municipal criar um local adequado para os caminhões que pernoitam em Uruguaiana?
R - Não chegou até nós essa demanda, porém se for necessário para melhorar acomodação de nossos trabalhadores do volante, buscaremos projetos que contemple essa necessidade, após ampla discussão com os operadores do setor.

Novos diretores da ANTT

Tomaram posse no dia 04 de agosto os novos diretores da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Marcelo Vinaud Prado, Carlos Fernando do Nascimento, Marcelo Bruto da Costa Correia e Sérgio de Assis Lobo irão trabalhar junto ao diretor-geral, Jorge Bastos, na Diretoria Colegiada da Agência.

Marcelo Vinaud Prado trabalha na ANTT desde 2005. É graduado em Tecnologia de Processamento de Dados, e especialista em Regulação em Transportes Terrestres, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em Transportes Urbanos, pela Universidade de Brasília (UnB), e em Redes de Computadores e Sistemas Distribuídos, pela Universidade Católica de Goiás (UCB). Concluiu o curso de mestrado em Engenharia de Transportes pela UnB.

A Superintendência fica a cargo de Tito Lívio Pereira Queiroz e Silva, que atua na ANTT desde 2006 e fazia parte da Gerencia de Inteligência. Tito possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte e mestrado em Transportes

pela Universidade de Brasília. É especialista em regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres e possui experiência na área de Engenharia de Transportes, com ênfase em transporte regional e urbano de passageiros e engenharia de tráfego.

DiCanalli é destaque em cargas excedentes

A DiCanalli foi fundada no ano de 2000, a partir da sociedade de Isonir Canalli, empresário de transporte rodoviário de cargas com tradição em transporte de grãos no Sul do País, com dois executivos, Vanderlei Quadros e Eduardo da Costa, profissionais especializados em operações de transportes de cargas excedentes em pesos e dimensões, bem como focados em transporte internacional. A empresa nasceu com o foco em transportes internacionais para o Mercosul. Até a crise de 2008, as operações eram quase que 100% internacionais. Como a política econômica manteve o dólar em baixa e o real valorizado, aliado à carga tributária ampliada, a indústria nacional perdeu muita competitividade, fazendo com que outros países ocupassem nossos espaços no Mercosul. Diante dessa conjuntura a empresa se voltou para o mercado interno, no qual atualmente concentra mais faturamento. No entanto, a DiCanalli manteve muitas operações internacionais complexas em cargas excedentes. Apesar do baixo volume de vendas ao mercado externo, a empresa se destaca como transportadora brasileira de cargas excedentes com maior presença em fronteira.

A matriz e centro administrativo da DiCanalli situa-se em Passo Fundo. A transportadora conta com seis filiais no Brasil (veja quadro).

Na área internacional a DiCanalli foi habilitada para todos os países do Mercosul, mais a Venezuela, contudo por falta de segurança e conflitos políticos não opera mais para a Bolívia e Venezuela. A empresa tem escritórios no Chile, Peru, Argentina, Uruguai e Paraguai, bem como em todas as fronteiras dos países que opera.

A DiCanalli tem uma frota própria de 150 cavalos mecânicos e 250 implementos, entre carretas, pranchas, e linhas de eixo modulares hidráulicas.

A empresa é focada em operações de transporte rodoviário ou multimodal que possuem algum grau de complexidades, oferecendo soluções técnicas e operacionais seguras dentro das normas de trânsito e leis brasileiras e dos países em que opera. O transporte de cargas excedentes é uma especialidade da organização, porém ela também atende projetos especiais que mesclam cargas excedentes com cargas normais mas, que necessitam de soluções técnicas e operacionais adequadas.

Vanderlei Quadros, diretor Comercial da DiCanalli, ressalta que a empresa permanentemente busca melhorar a qualidade dos serviços prestados. “Possuímos um programa que foca ações para redução de acidentes, manutenção de frota; cuidados com meio ambiente, preservação da integridade das mercadorias transportadas, denominado, ‘*Motorista Consciente*’, que visa também a redução do número de possíveis avarias, controle de velocidade, consumo de combustível e pneus, respeitar a lei de direção; monitorar e coibir uso de álcool e drogas, e promover a interatividade com os familiares”, acrescenta o diretor.

No transporte nacional a DiCanalli atende fabricantes de implementos agrícolas que são estratégicos para sua estrutura

de serviços de transporte e logística. Quadros relata que um deles mantém um programa de avaliação de desempenho, denominado de *Achieving Excellence*, a classificação é baseada em um desempenho superior em Qualidade, Entrega, Suporte Técnico, Relacionamento e Gerenciamento de Custos. Segundo ele, a transportadora já foi premiada por duas vezes com esta conquista. "Neste contrato de transporte, logística e distribuição de maquinas e equipamentos agrícolas, denominados produtos acabados, onde mantemos aproximadamente mais de 100 veículos em operação em que embarcamos anualmente um volume muito expressivo de cargas excedentes" acrescenta o diretor Comercial.

A DiCanalli, que é associada da ABTI desde 2001, tem por meta manter a frota atualizada, investir em tecnologia e treinamento dos colaboradores, promover seu crescimento sustentável, ampliando seus negócios de maneira lucrativa.

Presença em grandes projetos

Por sua característica de atuar em projetos especiais, a empresa tem logrado notáveis empreendimentos. Entre eles, Quadros destaca a execução de uma operação multimodal em que foi feita a transferência de uma cervejaria completa desde o Brasil para a Guatemala para a qual um navio exclusivo foi contratado para atender todas as mercadorias em um único embarque.

Em 2010 a DiCanalli fez o transporte dos equipamentos hidro mecânicos para a construção das usinas hidrelétricas do rio Madeira projetos de Santo Antônio e Jurau, em Rondônia, a partir de um fornecimento no estado de São Paulo. As duas usinas somadas, quando estiverem concluídas terão 96 turbinas, sendo 46 de Jirau e 50 de Santo Antônio. Estas usinas foram consideradas as maiores obras de engenharia em execução na época. Estas operações tem prazo para finalizar no final de 2016.

No ano passado a empresa fez o transporte de 100% dos equipamentos para implantação da ampliação da indústria de celulose no município de Guaíba/RS. "Foram 17 navios de mercadorias, aproximadamente 145 mil metros³ de mercadorias, transportadas desde o porto de Rio Grande até Guaíba", conclui Vanderlei Quadros.

Unidades da Empresa

Matriz
Passo Fundo
Filiais
Montenegro/RS
Jacareí/SP
Rondonópolis/MT
Porto Velho/RR
Ourinhos/SP
Paranaguá/PR
Escritórios
Chile
Peru
Argentina
Uruguai
Paraguai

DeBRITO Sul

Na Planalto, QUEM É ESTUDANTE fica conectado a descontos % $ e vantagens

Para obter descontos de **10% na passagem**, solicite sua carteira de estudante. Você pode aproveitar também o bônus especial: na compra antecipada de **10 passagens, você ganha 02.***

Acesse o site **planalto.com.br**, cadastre-se e escolha qual vantagem você quer utilizar. Aproveite.

* Promoção não cumulativa

✓ PONTO DE ENERGIA NO SERVIÇO EXECUTIVO
✓ DESCONTOS E VANTAGENS EXCLUSIVOS
✓ CONECTIVIDADE, CONFORTO E SEGURANÇA
✓ ENTRETENIMENTO, DVD E INTERNET WI-FI

TOP DE MARKETING ADVBRS 2014

Planalto
Conectando pessoas e destinos.

Motoristas devem ter local de repouso dotado de segurança

O Ministério do Trabalho e Emprego regulamentou as condições de segurança e saúde em locais de descanso para os motoristas. A Portaria Nº 944, de 8 de julho de 2015, estabeleceu condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Entre as normas estabelecidas está proibido o uso de banheiros químicos. A exigência é de que os gabinetes sanitários sejam privativos, separados por sexo e que tenham porta de acesso com proporção mínima de um chuveiro, um lavatório e um gabinete.

O local de espera ainda deve possuir sistema de vigilância ou monitoramento eletrônico. É importante ressaltar que é vedado o ingresso e permanência de crianças e adolescentes, somente quando acompanhados pelos responsáveis. As áreas de trânsito, estacionamento e manobra de veículos devem possuir sinalização vertical, horizontal e indicação do local das instalações sanitárias e do ambiente para refeições.

A Portaria determina o prazo de um ano para que os locais de espera, repouso e descanso já existentes na data de publicação de 8 de julho possam se adequar às novas regras. Veja destaque com todos os artigos da Portaria.

Portaria Nº 944 de 08 de julho de 2015

Ministério do Trabalho e Emprego

Art. 1º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de Transporte rodoviário de passageiros e de cargas devem atender ao disposto nesta Portaria.

Art. 2º As instalações sanitárias devem: a) ser localizadas a uma distância máxima de 250 (duzentos e cinquenta) metros do local de estacionamento do veículo; b) ser separadas por sexo; c) possuir gabinetes sanitários privativos, dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento, além de cesta de lixo e papel higiênico; d) dispor de lavatórios dotados de espelhos, material para higienização e para secagem das mãos; e) ser dotadas de chuveiros com água fria e quente; f) seguir a proporção mínima de 1 (um) gabinete sanitário, 1 (um) lavatório e 1 (um) chuveiro, por sexo, para cada 20 (vinte) vagas ou fração, considerando a quantidade total de vagas existentes no estacionamento; g) ser providos de rede de iluminação; e h) ser mantidas em adequadas condições de higiene, conservação, funcionamento e organização. § 1º Os vasos sanitários devem possuir assento com tampa. § 2º O local dos chuveiros pode ser separado daquele destinado às instalações com gabinetes sanitários e lavatórios. § 3º Nas instalações sanitárias masculinas é permitida a instalação adicional de mictórios. § 4º As instalações sanitárias femininas podem ser reduzidas em até 70% da proporção prevista na alínea "f", nos locais em que houver baixa demanda de usuárias, desde que assegurada a existência de pelo menos uma instalação sanitária feminina. § 5º Para cumprimento do disposto nesta Portaria, não é permitida a utilização de banheiros químicos.

Art. 3º Os compartimentos destinados aos chuveiros devem: a) ser individuais; b) ser dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento; c) possuir ralos sifonados com sistema de escoamento que impeça a comunicação das águas servidas entre os compartimentos e que escoe toda a água do piso; d) dispor de suporte para sabonete e cabide para toalha; e) ter área mínima de 1,20m^2; e f) possuir estrado removível em material lavável e impermeável.

Art. 4º Medidas adequadas devem ser adotadas para garantir que o esgotamento das águas utilizadas não seja fonte de contaminação.

Art. 5º Os ambientes para refeições podem ser de uso exclusivo ou compartilhado com o público em geral, devendo sempre: a) ser dotados de mesas e assentos; b) ser mantidos em adequadas condições de higiene, limpeza e conforto; e c) permitir acesso fácil às instalações sanitárias e às fontes de água potável.

Art. 6º É permitido que os usuários dos locais de espera, de repouso e de descanso utilizem a própria caixa de cozinha ou equipamento similar para preparo de suas refeições.

Art. 7º Deve ser disponibilizada gratuitamente água potável em quantidade suficiente, por meio de copos descartáveis individuais, bebedouro de jato inclinado ou equipamento similar que garanta as mesmas condições.

Art. 8º Todo local de espera, de repouso e de descanso deve conter sinalização vertical e horizontal informando as regras de movimentação, as áreas destinadas ao estacionamento e o pátio de manobra de veículos, bem como a indicação da localização das instalações sanitárias e dos ambientes para refeições.

Art. 9º Os locais de espera, de repouso e de descanso situados em rodovia pavimentada devem possuir pavimentação ou calçamento.

Art. 10 Todo local de espera, de repouso e de descanso deve possuir sistema de vigilância e/ou monitoramento eletrônico.

Parágrafo único. O local de espera, de repouso e de descanso que exija dos usuários pagamento de taxa para permanência do veículo deve ser cercado e possuir controle de acesso.

Art. 11 É proibida a venda, o fornecimento e o consumo de bebidas alcoólicas nos locais de espera, de repouso e de descanso.

Art. 12 É vedado o ingresso e a permanência de crianças e adolescentes nos locais de espera, de repouso e de descanso, salvo quando acompanhados pelos responsáveis ou por eles autorizados.

Art. 13 Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais aplicam-se as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

Art. 14 Os locais de espera, de repouso e de descanso já existentes na data publicação desta Portaria, terão o prazo de 1 (um) ano, a contar da citada publicação, para se adequarem ao disposto na alínea "a" do artigo 2º e ao artigo 9º.

Art. 15 Revoga-se a Portaria MTE n.º 510, de 17 de abril de 2015, publicada no D.O.U. de 20/04/2015 - Seção 1.

Art. 16 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação

Novas exigências para amarração de cargas

A Resolução 522, publicada em 18 de setembro no Diário Oficial da União, estabeleceu requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. A Resolução vige desde sua publicação, portanto as exigências já podem ser cobradas.

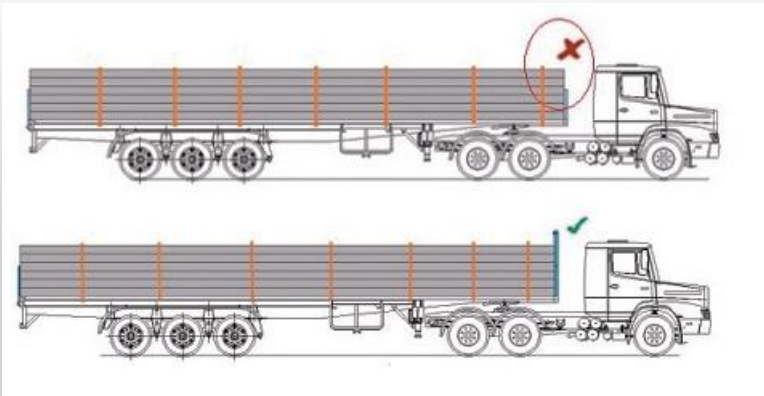
A ABTI vai organizar um evento para esclarecer dúvidas sobre o tema.

Cabe destaque aos artigos 4 e 9 da referida Resolução:

Art.4

§ 3º Fica proibida a utilização de cordas como dispositivo de amarração de carga, sendo permitido o seu uso exclusivamente para fixação da lona de cobertura, quando exigível.

§ 4º Fica proibida a utilização de dispositivos de amarração em pontos constituídos em madeira ou, mesmo sendo metálicos, estejam fixados na parte de madeira da carroceria, exceto no caso previsto no parágrafo anterior.



Art. 9º

Nos veículos do tipo baú lonado (tipo "sider"), as lonas laterais não podem ser consideradas como estrutura de contenção da carga, devendo existir pontos de amarração em número suficiente.

A Obrigação Acessória de emitir o Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas (CTRC) nas Prestações de Serviço de Transporte Internacional

Temos visto em alguns Estados da Federação entendimentos equivocados acerca da emissão do Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas – CTRC, nas prestações de serviços de transporte internacional.

Cumpre-nos lembrar que o transporte rodoviário internacional de carga é regulado pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, que criou um formulário bilíngüe, adotado como documento único para o transporte internacional denominado Conhecimento de Transporte Internacional/Carta de Porte Internacional – CRT.

Destacamos ainda que o art. 98 do Código Tributário Nacional determina que os tratados e acordos internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observados pela que lhe sobrevenha, *in verbis*:

> *Art. 98. Os tratados e as convenções internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observados pela que lhes sobrevenha.*

No entanto, apesar da clareza da legislação sob análise, os Fiscos têm sustentado que no ATIT não há qualquer avença tratando de matéria tributária especificamente, restringindo-se seu conteúdo na regulação de assuntos aduaneiros e migratórios entre os territórios dos países signatários, nos termos do seu artigo 28, vejamos:

> *Artigo 28. -*
> *1. Para toda remessa internacional sujeita ao presente capítulo, o expedidor deverá apresentar um conhecimento de porte, que contenha todos os dados nela solicitados, que corresponderão às disposições seguintes.*
> *2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngüe que os Organismos Nacionais Competentes aprovarão, que será adotado como documento único para o transporte rodoviário internacional de carga com a designação de Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT). Os dados requeridos no formulário deverão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo transportador, conforme o caso, no idioma do país de origem.*
> *3. Os dados consignados no conhecimento-carta de porte deverão estar escritos ou impressos em caracteres legíveis e indeléveis e não serão admitidos aqueles que contenham emendas ou rasuras que não tenham sido devidamente ressalvadas mediante uma nova rubrica do expedidor. Quando os erros digam respeito as quantidades, deverão ser ressalvados escrevendo-se com números e letras as quantidades corretas.*
> *4. Caso o espaço reservado no conhecimento-carta de porte as informações fornecidas pelo expedidor resulte insuficiente, deverão utilizar-se folhas complementares, que se converterão em parte integrante do documento. Essas folhas deverão ter o mesmo formato deste, serão emitidas em igual quantidade e serão firmadas pelo expedidor ou pelo transportador. O conhecimento-carta de porte deverá mencionar a existência das folhas complementares.*

Nesta linha de raciocínio, sustenta que o Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT), se refere tão-somente à documentação a ser exigida na liberação de veículos e cargas nas aduanas, e não à documentação fiscal referente à prestação do serviço de transporte internacional propriamente dita.

Todavia, os Erários, no afã de elevar sua arrecadação, buscam a emissão de seus documentos fiscais (CTRC), única e exclusivamente para que o serviço imune, isento ou não-incidente seja registrado na escrita fiscal, para eventualmente, numa nova hermenêutica submeter à tributação, aduzindo, para tanto que a legislação tributária exige de todos os contribuintes do ICMS a emissão de documentos fiscais em todas as operações ou prestações que realizem, independente do tratamento tributário.

Assim, caso qualquer contribuinte seja autuado ou intimado, ressaltamos que, adotado um critério jurídico de interpretação pelo fisco ao longo do tempo para fiscalizar as atividades de determinado contribuinte concluindo pela regularidade de sua situação fiscal, não pode o mesmo fisco rever as atividades do passado para exigir tributos e aplicar sanções a pretexto de que a administração alterou seu entendimento acerca da matéria.

Essa prática é ilegal e contraria o princípio da boa-fé do contribuinte, de um lado. E de outro lado, representa insubmissão da administração a seus próprios atos, o que é inadmissível, por implicar violação do princípio da segurança jurídica.

O novo critério interpretativo só pode ser aplicado para o futuro, jamais para o passado. Regulando o assunto dispõe o art. 146 do CTN:

> *"Art. 146- A modificação introduzida, de ofício ou em conseqüência de decisão administrativa ou judicial, nos critérios jurídicos adotados pela autoridade administrativa no exercício do lançamento somente pode ser efetivada, em relação a um mesmo sujeito passivo, quanto a fato gerador ocorrido posteriormente à sua introdução".*

Resta claro do texto supra transcrito que a alteração do critério jurídico de interpretação só pode ser aplicada em relação a um mesmo sujeito passivo, quanto a fato gerador ocorrido posteriormente a essa alteração.

Na prática, a norma do art. 146 do CTN está a afirmar que a fiscalização de determinado contribuinte sob a égide de um critério interpretativo então vigente não possibilita ao fisco fiscalizar o mesmo período já fiscalizado a pretexto de que houve alteração no critério jurídico de interpretação que torna possível a lavratura do auto de infração.

Não há dúvida, outrossim, que os princípios da segurança jurídica e boa-fé objetiva possuem observância estrita nas relações entre Fazenda Pública e contribuinte, servindo de instrumento indispensável para salvaguardar direitos fundamentais do cidadão ante às constantes investidas Estatais, conforme lição do eminente professor Roque Antonio Carrazza:

> *"O princípio constitucional da segurança jurídica exige, ainda, que os contribuintes tenham condições de antecipar objetivamente seus direitos e deveres tributários, que, por isto mesmo, só podem surgir de lei, igual para todos, irretroativa e votada pela pessoa política competente."*

E, constatada a insegurança jurídica tem-se necessariamente que o princípio da boa-fé objetiva também se encontra violado, eis que intimamente ligados, capazes de cingir ao contribuinte a certeza, previsibilidade, lealdade e celeridade dos atos do Poder Público, segundo ensinamento de Roque Antonio Carrazza:

> *"Não podemos deixar de mencionar, ainda, o princípio da boa-fé, que impera também no direito tributário. De fato, ele irradia efeitos tanto sobre o fisco quanto sobre o contribuinte, exigindo que ambos respeitem as conveniências e interesses do outro e não incorram em contradição com sua própria conduta, na qual confia a outra parte (proibição de venire contra factum próprio)."*

Ora, ao alterar posicionamento sobre situação jurídica antes deferida, a Fazenda Pública impõe total insegurança jurídica aos contribuintes, os quais se encontram sob o constante risco de no transcorrer de sua vida ou no desenvolvimento de sua atividade serem surpreendidos por um novo entendimento do Órgão Fiscal, imputando-lhe obrigações tributárias mesmo após ter acolhido posicionamento em sentido contrário, expresso por ato administrativo editado pela própria Fazenda Pública. E, ante tal atuação, resta totalmente rompida a boa-fé que deve prevalecer na relação entre contribuinte e Fisco.

Outrossim, a desconstituição de ato administrativo concessivo editado pela própria Fazenda, com a conseqüente revisão dos fatos geradores pretéritos, acaba por empregar condição atípica e ilegal no ato administrativo de lançamento, atribuindo critérios de oportunidade e conveniência a esse ato, que deve necessariamente apresentar caráter vinculado.

Por fim, não podem ser penalizados, portanto, os contribuintes ante à alteração de posicionamento do órgão fiscalizador em relação à fatos geradores anteriores os quais o mesmo órgão assumiu estarem corretos.

Tadeu Moreira Campelo Filho
OAB/RS 65.853

Qualidade não é diferencial, é exigência do mercado

A ATRHOL tem como visão tornar-se, no decorrer desta década, uma transportadora rodoviária que seja referencial de qualidade. A empresa definiu como missão buscar qualidade superior nos serviços prestados e a qualidade é um de seus valores.

Para alcançar este objetivo, em 2006 a transportadora aderiu ao Programa Gaúcho de Qualidade de Produtividade. No ano de 2013 a empresa começou a fazer a auto avaliação, e no ano seguinte, participou pela primeira vez da premiação onde recebeu Medalha Bronze.

A ATRHOL desenvolve a cultura da qualidade entre seus colaboradores mediante a adoção de práticas de gestão onde são padronizados os procedimentos, e onde todos possam contribuir para a melhoria contínua, que é uma das premissas da qualidade total.

A capacitação dos colaboradores se dá a partir das avaliações de seu desempenho. Os gestores de cada área e o setor de Recursos Humanos, em conjunto, levantam as necessidades de treinamento. Para medir a atuação de seus colaboradores, a empresa adota a avaliação de desempenho 180 graus, com frequência anual. Nesta metodologia, o gestor é responsável pela análise de desempenho de seus subordinados, oferecendo a eles um *feedback*. Para tanto, toda a organização precisa estar devidamente preparada. Os gestores precisam ter clareza em relação ao seu papel como avaliadores, conhecendo os critérios técnicos e comportamentais envolvidos nesta análise. Os colaboradores que serão avaliados, por sua vez, fazem a sua auto avaliação antes do gestor avalia-lo.

A área de Recursos Humanos da ATRHOL entende que este método tem sido muito positivo no sentido de ter um momento a mais de *feedback* dos gestores junto aos colaboradores, oportunizando a busca de melhorias. A percepção geral é de que a participação das pessoas vem ocorrendo com a motivação desejada.

Colaboradores da Atrhol celebraram a medalha de bronze do PGQP em 2014.

Ao considerar que a qualidade vem da natureza da pessoa em gostar de realizar as práticas do dia-a-dia com qualidade, não só na empresa, como na sua vida particular, a empresa vence as barreiras culturais empregando informativos internos e realizando reuniões setoriais onde são abordados temas relacionados aos critérios do programa. Dessa forma, a ATRHOL busca um entendimento maior dos colaboradores em relação ao mesmo, ajustando a participação das pessoas às expectativas da empresa.

Capacitação dos motoristas

Para estes profissionais a transportadora desenvolve um Programa de Integração de Motoristas, que se aplica tanto ao transporte nacional, quanto ao internacional. Os motoristas fazem a integração e recebem o Manual do Motorista, onde constam todas as informações necessárias para o bom desempenho das suas atividades e para a sua segurança. Anualmente esta integração é renovada.

Os motoristas são incentivados a participar do Programa Motorista Padrão. Ao longo do ano eles são avaliados considerando o atendimento das metas estabelecidas pela ATRHOL e os melhores são premiados no final do período de avaliação.

Por que Qualidade?

A ATRHOL participa do PGQP por compreender que é importante ter práticas de gestão bem definidas, que assegurem o atendimento das expectativas dos seus clientes, sócios, colaboradores e sociedade em que atua.

Ao seguir procedimentos, a empresa assegura que as atividades serão realizadas conforme o esperado e se evita erros, o que geraria retrabalho.

Cada vez mais a qualidade é uma exigência, e não um diferencial no mercado.

O MELHOR RASTREADOR DO BRASIL AGORA COM MUITO MAIS CONECTIVIDADE

LINHA ONIXSMART 2
COM CONECTIVIDADE SEM FIO

POSSIBILIDADE DE SUBSTITUIÇÃO DO TECLADO POR SMARTPHONE OU TABLET, OFERECENDO MUITO MAIS CONECTIVIDADE E INTERATIVIDADE ENTRE O MOTORISTA E O GESTOR DE FROTA.

COM ESTE MÓDULO SERÁ POSSÍVEL CONECTAR VÁRIOS ACESSÓRIOS SEM FIO AO ONIXSMART 2, DE ACORDO COM A NECESSIDADE DE SUA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE:

SMARTPHONE | TABLET | LEITOR BIOMÉTRICO | LEITOR DE CÓDIGO DE BARRAS | E MUITO MAIS

Mkt OnixSat

VENDAS@ONIXSAT.COM.BR

WWW.ONIXSAT.COM

LIGUE E SOLICITE SEU ORÇAMENTO (43) 3374-3822

SkyWave an ORBCOMM Company

inmarsat

RASTREAMENTO IDEAL, COMUNICAÇÃO GLOBAL

Onix SAT

Mercedes-Benz lança cartão de consumo de combustível, peças e serviços

A Mercedes-Benz, mantendo o compromisso de ampliar, cada vez mais, o seu já abrangente portfólio de produtos e serviços para clientes de veículos comerciais, traz mais uma novidade para o mercado. Em parceria com a Ticket, por meio do produto Ticket Car, líder e pioneiro em soluções para frota no país, está oferecendo o MercedesServiceCard, inovador cartão de consumo de combustível, peças e serviços para frotistas de caminhões, ônibus e veículos comerciais leves.

"Estamos sempre investindo na expansão do nosso pós-venda, oferecendo soluções para cada demanda dos clientes, que encontram tudo o que necessitam dentro da própria marca", diz Ari de Carvalho, diretor de Pós-Venda da Mercedes-Benz do Brasil. "Nosso objetivo é ajudá-los a obter o máximo de seus veículos, contribuindo para que eles alcancem eficiência e produtividade".

De acordo com o executivo, o lançamento do MercedesServiceCard é uma nova demonstração da Empresa em apoiar o cliente no melhor uso de sua frota, visando a redução de custos operacionais. Por meio deste novo cartão, o frotista pode adquirir combustíveis nos 11.200 afiliados da Rede Ticket Car, bem como peças e serviços de manutenção e reparos na Rede de Concessionários Mercedes-Benz credenciados em todo o País.

"A Mercedes-Benz é a primeira marca de veículos comerciais no País a oferecer um cartão de consumo de combustível, peças e serviços em condições especiais para os frotistas", ressalta Ari de Carvalho. "Com isso, os clientes possuem uma ferramenta eficaz para maior controle e melhor gestão de despesas de cada veículo da frota, proporcionando uma maior rentabilidade".

Segundo Gustavo Chicarino, diretor da Unidade de Negócios Gestão de Despesas da Ticket, a parceria com a Mercedes-Benz é um importante passo para os negócios da companhia. "Estamos muito otimistas com essa parceria. A Mercedes-Benz é reconhecida por ofertar serviços inovadores que atendem aos anseios de seus clientes, assim como a Ticket", comenta o executivo.

Novo cartão amplia portfólio de produtos e serviços da Mercedes-Benz no mercado brasileiro

Utilizado com êxito na Europa há mais de 10 anos, o MercedesServiceCard é também uma ferramenta de fidelização que traz mais benefícios para o cliente, como descontos em combustível e facilidade no pagamento da manutenção do veículo na Rede Mercedes-Benz, além da segurança, pela dispensa do manuseio de dinheiro vivo, praticidade e agilidade no dia a dia no que se refere ao uso pelo motorista e ao controle de despesas pelos gestores da frota.

Três linhas de peças de reposição

No portfólio de produtos e serviços da Mercedes-Benz destaca-se a ampla oferta de peças de reposição. Os clientes têm a escolha de peças genuínas Mercedes-Benz, as peças originais da Alliance Truck Parts e as peças remanufaturadas da linha RENOV. Com isso, contam com diversidade para optar pelo produto que melhor atenda suas necessidades de reposição e de manutenção e seus objetivos de otimização de custos operacionais.

Novos itens na linha de peças e acessórios da Alliance Truck Parts

O lançamento da linha de peças e acessórios da Alliance Truck Parts no Brasil, no ano passado, permitiu que a Mercedes-Benz ampliasse a sua atuação no mercado de reposição, com mais competitividade. O custo atrativo dos produtos desta linha satisfaz os clientes que buscam mais economia na hora de fazer a manutenção de seus veículos, mas que não abrem mão da qualidade.

O portfólio da Alliance Truck Parts vem ganhando novos itens no mercado brasileiro, como defletores de ar para o extrapesado Actros e bombas d'água para diversos modelos de caminhão, ampliando a oferta dos clientes, que contam também com atendimento e mão de obra especializada nos concessionários Mercedes-Benz. A oferta de acessórios e peças desta linha de produtos já inclui, por exemplo, tampas antifurto, tampas de estribo, filtros, palhetas do limpador de para-brisa e pastilhas de freio.

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Chuí (BR) / Chuy (UY)	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 19h.	
Jaguarão (BR)/ Rio Branco (UY)	Concessionária ELOG	segunda a sexta: das 8h. às 18h50min.	sábados: das 9h. às 12h.
	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 13h30min. às 18h.	sábados: das 9h. às 12h.
Aceguá (BR) / Aceguá (UY)	Receita Federal	segunda a sexta: das 10h. às 20h.	
Sant'Ana do Livramento (BR) / Rivera (UY)	Concessionária ELOG	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 14h. às 19h48min.	
	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 13h. às 20h.	
Quaraí (BR) / Artigas (UY)	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 13h30min. às 17h30min.	
Barra do Quaraí (BR) / Bela Unión (UY)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h. às 20h.	
Uruguaiana (BR) / Paso de Los Libres (AR)	Concessionária ELOG	segunda a sexta: das 8h. às 20h.	sábados/feriados: das 8h. às 14h.
	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 18h.	sábados: das 8h. às 14h.
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h. às 23h.	
Itaqui (BR) / Alvear (AR)	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 13h30min. às 17h30min.	
São Borja (BR) / Santo Tomé (AR)	Concessionária MERCOVIA	segunda a sexta: das 7h. às 23h.	sábados: das 7h. às 18h./domingos: das 8às 12h.
	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 20h.	sábados: Das 8h. às 14h.
Porto Xavier (BR) / San Xavier (AR)	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 14h. às 18h.	sábados/domingos/feriados: das 9h. às 11h. e das 16h. às 18h.
Dionísio Cerqueira (BR) /Bernardo de Irigoyen (AR)	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h. e das 14h. às 18h.	sábados: das 8h. às 12h.
Foz do Iguaçu (BR) /Ciudad Del Este (PY)/ Puerto Iguazu/AR	Concessionária ELOG	segunda a sexta: das 7h. às 05h40min.	sábados: 8h. às 12h30min.
	Receita Federal	segunda a sexta: das 8h. às 12h., das 14h. às 18h. e das 22h até concluir o fluxo .	sábados: 8h. às 12h.
Santa Helena (BR) / Puerto Índio (PY)	Porto de Santa Helena	segunda a sexta: das 7h. às 19h.	
	Receita Federal	segunda a sexta: das 7h. às 12h. e das 13h30min às 19h.	
Guaíra (BR) / Salto Del Guaíra (PY)	Porto Sete Quedas	segunda a sexta: das 8h. às 18h30min.	
Corumbá (BR) /Puerto Suarez (BO)	AGESA	segunda a sexta: das 7h45min. às 12h. e das 13h30min às 18h.	sábados: 7h45min. às 12h
	Receita Federal	segunda a sexta: das 7h30min. às 11h30min. e das 13h30min às 17h30min.	sábados: 8h. às 12h.

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

Fluxo do TRIC agosto 2015

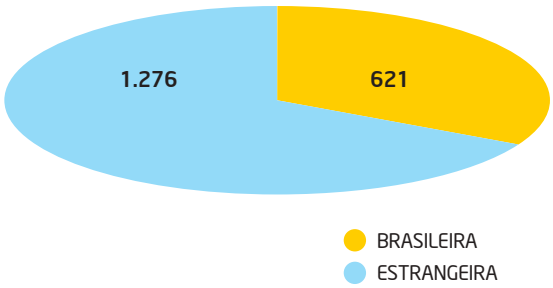
Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos períodos 12 meses (atual / anteriores)		
Porto	jan-Ago/14	jan-Ago/15	Variação	jul/15	Ago/15	Variação	Ago/14	Ago/15	Variação	Set/14 Ago/15	Set/13 Ago/14	Variação
Itaqui - BR / Alvear - AR												
Importação	1.401	1054	-24,77%	140	131	-6,43%	127	131	3,15%	1.686	2.059	-18,12%
Exportação	137	135	-1,46%	1	49	4800,00%	29	49	68,97%	233	281	-17,08%
Total	1.538	1.189	-22,69%	141	180	27,66%	156	180	15,38%	1.919	2.340	-17,99%
S. Borja - BR / Stº Tomé - AR												
Importação	20.702	18.779	-9,29%	2.156	2.219	2,92%	2.622	2.219	-15,37%	28.521	32.120	-11,20%
Exportação	23.295	22.643	-2,80%	2.878	2.976	3,41%	2.849	2.976	4,46%	33.714	39.354	-14,33%
Total	43.997	41.422	-5,85%	5.034	5.195	3,20%	5.471	5.195	-5,04%	62.235	71.474	-12,93%
Porto Xavier - BR / San Javier - AR												
Importação	6.176	4.360	-29,40%	266	184	-30,83%	316	184	-41,77%	5.819	7.844	-25,82%
Exportação	2.702	1.876	-30,57%	308	354	14,94%	365	354	-3,01%	2.585	4.459	-42,03%
Total	8.878	6.236	-29,76%	574	538	-6,27%	681	538	-21,00%	8.404	12.303	-31,69%
Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	6.574	5.849	-11,03%	765	638	-16,60%	924	638	-30,95%	8.931	9.709	-8,01%
Exportação	3.443	3.285	-4,59%	471	520	10,40%	558	520	-6,81%	4.854	5.315	-8,67%
Total	10.017	9.134	-8,82%	1.236	1.158	-6,31%	1.482	1.158	-21,86%	13.785	15.024	-8,25%
Uruguaiana - BR / Paso de Los Libres - AR												
Importação	32.011	26.796	-16,29%	3.506	3.478	-0,80%	4.304	3.478	-19,19%	43.986	50.800	-13,41%
Exportação	53.115	54.799	3,17%	7.423	6.998	-5,73%	6.584	6.998	6,29%	81.458	82.996	-1,85%
Total	85.126	81.595	-4,15%	10.929	10.476	-4,14%	10.888	10.476	-3,78%	125.444	133.796	-6,24%
Foz do Iguaçu - BR / AR												
Imp. PTN	22.809	25.138	10,21%	3.277	3.239	-1,16%	3.721	3.239	-12,95%	36.363	33.046	-9,12%
Exp. PTN	4.835	5.766	19,26%	772	872	12,95%	733	872	18,96%	8.151	7.181	-11,90%
Total	27.644	30.904	11,79%	4.049	4.111	1,53%	4.454	4.111	-7,70%	44.514	40.227	-9,63%
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. PIA	12.787	10.002	-21,78%	1.246	1.080	-13,32%	1.585	1.080	-31,86%	15.860	18.593	17,23%
Exp. PIA	42.923	43.081	0,37%	5.412	5.197	-3,97%	5.412	5.197	-3,97%	64.729	63.090	-2,53%
Total	55.710	53.083	-4,72%	6.658	6.277	-5,72%	6.997	6.277	-10,29%	80.589	81.683	1,36%
Foz do Iguaçu - BR / AR / PY												
Oper. Noturna	23.700	15.918	-32,84%	1.701	1.550	-8,88%	3.347	1.550	-53,69%	27.494	34.321	-19,89%
Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY												
Importação	7.363	4.642	-36,96%	373	333	-10,72%	1.211	333	-72,50%	11.974	13.245	-9,60%
Exportação	2.397	2.342	-2,29%	334	432	29,34%	272	432	58,82%	3.517	3.356	4,80%
Total	9.760	6.984	-28,44%	707	765	8,20%	1.483	765	-48,42%	15.491	16.601	-6,69%
Guaíra -BR / Salto del Guaíra - PY												
Importação	3.755	3.070	-18,24%	260	327	25,77%	617	327	-47,00%	3.794	7.444	-49,03%
Exportação	255	595	133,33%	95	137	44,21%	46	137	197,83%	649	501	29,54%
Total	4.010	3.665	-8,60%	355	464	30,70%	663	464	-30,02%	4.443	7.945	-44,08%
Aceguá - BR / Acegua - UY												
Importação	1.801	1.323	-26,54%	33	200	506,06%	359	200	-44,29%	2.159	2.246	-3,87%
Exportação	491	417	-15,07%	67	43	-35,82%	74	43	-41,89%	716	786	-8,91%
Total	2.292	1.740	-24,08%	100	243	143,00%	433	243	-43,88%	2.875	3.032	-5,18%
Barra do Quarai - BR / Bella Unión - UY												
Importação	8	70	775,00%	0	1	0	0	1	0	335	31	980,65%
Exportação	1.330	943	-29,10%	159	144	-9,43%	108	144	33,33%	1.717	1.800	-4,61%
Total	1.338	1.013	-24,29%	159	145	-8,81%	108	145	34,26%	2.052	1.831	12,07%

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos períodos 12 meses (atual / anteriores)		
Porto	jan-ago/14	jan-ago/15	Variação	Jul/15	Ago/15	Variação	Ago/14	Ago/15	Variação	Set/14 Ago/15	Set/13 Ago/14	Variação
Chuí - BR / Chuy - UY												
Importação	7.735	4.146	-46,40%	531	498	-6,21%	1.032	498	-51,74%	8.680	12.314	-29,51%
Exportação	10.038	10.280	2,41%	1.387	1.248	-10,02%	1.201	1.248	3,91%	15.732	15.861	-0,81%
Total	17.773	14.426	-18,83%	1.918	1.746	-8,97%	2.233	1.746	-21,81%	24.412	28.175	-13,36%
Jaguarão - BR / Rio Branco - UY												
Importação	6.161	4.853	-21,23%	562	531	-5,52%	804	531	-33,96%	8.797	9.558	-7,96%
Exportação	5.798	6.159	6,23%	929	839	-9,69%	725	839	15,72%	9.612	8.931	7,63%
Total	11.959	11.012	-7,92%	1.491	1.370	-8,12%	1.529	1.370	-10,40%	18.409	18.489	-0,43%
Quaraí - BR / Artigas - UY												
Importação	597	141	-76,38%	7	22	214,29%	32	22	-31,25%	321	897	-64,21%
Exportação	83	107	28,92%	7	12	71,43%	4	12	200,00%	203	163	24,54%
Total	680	248	-63,53%	14	34	142,86%	36	34	-5,56%	524	1.060	-50,57%
S. Livramento - BR / Rivera - UY												
Importação	2.709	2.260	-16,57%	242	223	-7,85%	311	223	-28,30%	3.450	5.192	-33,55%
Exportação	4.658	4.861	4,36%	699	537	-23,18%	633	537	-15,17%	7.559	7.305	3,48%
Total	7.367	7.121	-3,34%	941	760	-19,23%	944	760	-19,49%	11.009	12.497	-11,91%
Corumbá-BR / Puerto Suarez -BO												
Importação	2.056	2.085	1,41%	280	396	41,43%	334	396	18,56%	3.454	3.791	-8,89%
Exportação	17.964	19.293	7,40%	2.588	2.248	-13,14%	2.291	2.248	-1,88%	29.631	27.003	9,73%
Total	20.020	21.378	6,78%	2.868	2.644	-7,81%	2.625	2.644	0,72%	33.085	30.794	7,44%

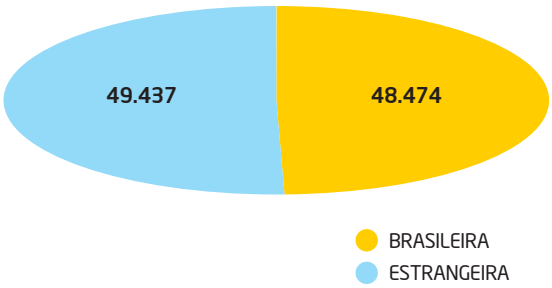
* Foz do Iguaçu: PIA - Ponte Internacional da Amizade / PTN - Ponte Tancredo Neves

TRIC em números
agosto 2015

Empresas Habilitadas



Frotas Habilitadas



Empresas Brasileiras Habilitadas		
País Destino	Empresas	Frota
Argentina	424	34.344
Bolívia	103	7.775
Chile	257	23.639
Paraguai	217	21.656
Peru	51	2.650
Uruguai	265	22.762
Venezuela	13	1.422

Empresas Estrangeiras Habilitadas		
País de Origem	Empresas	Frota
Argentina	553	20.656
Bolívia	135	4.756
Chile	221	5.831
Paraguai	178	13.007
Peru	16	1.193
Uruguai	171	3.969
Venezuela	2	25

Obs.: Uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para mais de um país.

TRIC EM NÚMEROS - Data de Atualização: 9/10/2015 às 08:57:57

Feriados internacionais

OUTUBRO

12

Dia do Respeito e da Diversidade Cultural (Dia da Raça)

Nossa Senhora Aparecida

Dia do Descobrimento da América

Dia da Resistência Indígena

31

Dia da Reforma Protestante

NOVEMBRO

01

Dia de Todos os Santos

02

Finados

15

Proclamação da República

23

Dia da Soberania Nacional

DEZEMBRO

07

Feriado Ponte

08

Imaculada Conceição

Dia da Virgem de Caacupê

24

Boa noite

25

Natal

Dia da família

31

Fim de Ano

Fonte: www.mercosur.int

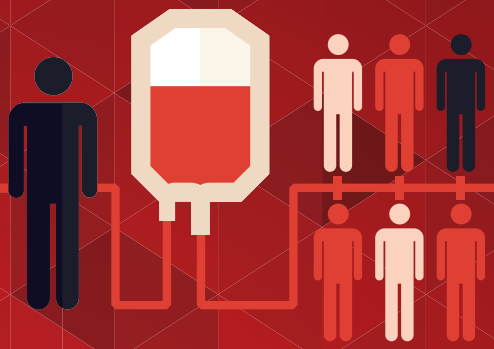
Legenda: **Argentina** **Brasil** **Chile** **Paraguai** **Uruguai** **Venezuela**

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Sexta-feira 09 de outubro	das 18h às 23h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira 12 de outubro	das 18h às 23h59min	Descendente (regresso)
Sexta-feira 20 de novembro	das 18h às 23h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira 23 de novembro	das 18h às 23h59min	Descendente (regresso)
Sexta-feira 04 de dezembro	das 18h às 23h59min	Ascendente (saída)
Terça-feira 08 de dezembro	das 18h às 23h59min	Descendente (regresso)
Quinta-feira 24 de dezembro	das 18h às 23h59min	Ascendente (saída)
Domingo 27 de dezembro	das 18h às 23h59min	Descendente (regresso)

Fonte: www.seguridadvial.gov.ar

#CompartilheVida
#SejaDoador



Compartilhe mais do que fotos e vídeos, compartilhe vida.

25 de novembro | Dia Nacional do Doador Voluntário de Sangue.

Compartilhar a rotina nas redes sociais é legal, mas compartilhar sangue com quem precisa é melhor ainda.
Não espere alguém conhecido precisar, doe sangue regularmente e incentive parentes e amigos a fazer o mesmo. Assim, os bancos de sangue estarão sempre abastecidos.

Sem o sangue, a vida não é possível. Ele é constantemente renovado conforme a necessidade do organismo. Portanto, quem doa se recupera rapidamente e pode salvar uma ou mais vidas.

SEST SENAT | Serviço Social do Transporte | Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
www.sestsenat.org.br | 0800 728 2891 | /SestSenatBrasil

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Ponto de Atendimento Credenciado nº1532

RNTRC
Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas

Fique atento às datas!

Cronograma de Recadastramento

Vencimento do CRNTRC	Final da Placa do Veículo	Data Inicial	Data Final
Até 31/12/2016	Voluntário	16/11/2015	30/11/2015
	1	01/12/2015	31/01/2016
	2	01/02/2016	08/03/2016
	3	09/03/2016	14/04/2016
	4	15/04/2016	21/05/2016
	5	22/05/2016	27/06/2016
	6	28/06/2016	03/08/2016
	7	04/08/2016	09/09/2016
	8	10/09/2016	16/10/2016
	9	17/10/2016	22/11/2016
	0	23/11/2016	31/12/2016

Rua General Bento Martins, 2350 - Cep.: 97501-546 - Uruguaiana/RS - Brasil

+55 (55) 3413-2828 atendimento@abti.org.br atendimento.abti