ANO X - EDIÇÃO 42 - 2016

Cenário do revista Transporte

ABTI
Associação Brasileira
de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Crescimento dos negócios com o Paraguai transforma Foz do Iguaçu no maior porto seco da América Latina

Greve de auditores da Receita Federal provoca atrasos e prejuízos ao Transporte Internacional

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

Entre em contato conosco!
Estamos à disposição para atendê-lo.

Gladys Vinci
Gerência
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

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

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

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

Juliane Quevedo
Registros e Licenças
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 209

Indiara Teixeira
Comunicação
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti
Ramal: 202

Genaina Baumart
Comercial
projetos@abti.org.br
skype: projetos.abti
Ramal: 208

associacaoabti
abtint
abti
abti

2016 vai ser um ano que desejamos esquecer no Brasil, nas Américas e no mundo.

A crença em dias melhores

Nesta última edição de Cenário do Transporte em 2016, gostaria de agradecer a todos que trabalharam conosco (diretores, associados, colaboradores, assessores, entidades congêneres, apoiadores e patrocinadores) e nos apoiaram em temas de interesse do transporte rodoviário internacional de cargas, no Brasil e no Mercosul.

Aproveito também para parabenizar aos colegas empresários que em sua tenacidade e competência tem enfrentado greves que tem reduzido a produtividade e em consequência aumentado os custos de transporte, crises políticas e econômicas que afetaram e reduziram o comércio inter-países, mas seguem trabalhando e acreditando em dias melhores.

Ser empresário, é também acreditar num futuro melhor.

2016, um ano que desejamos esquecer no Brasil, nas Américas e no mundo.

No futuro, olharemos para trás com o orgulho de ter superado dificuldades e participado de mudanças que terão transformado o Brasil. Estamos deixando um legado aos nossos sucessores e às futuras gerações.

Adeus 2016 e um Feliz 2017, 2018, 2019 ...

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

ABTI deseja que seu Natal seja repleto de paz, amor, conquistas e muitas alegrias. Juntos seremos ainda mais fortes em 2017! Obrigado por fazer parte de nossa entidade e estar conosco na defesa do Transporte Rodoviário Internacional!

Matéria de Capa

19

O crescimento econômico do Paraguai converte Foz do Iguaçu no maior porto seco da América Latina

A fronteira tríplice deverá encerrar 2016 com um movimento de 180 mil caminhões, recorde histórico, em meio a um ano de recessão econômica no Brasil

Greve de auditores e fiscais da Receita Federal ocasiona atrasos para o transporte internacional e prejuízos operacionais ao setor

16-17

Pesquisa CNT revela que mais da metade das rodovias brasileiras tem problemas

25

Tratamento térmico das embalagens de madeira reduz tempo e custos nas fronteiras

28-29

Sumário

ANO X - EDIÇÃO 42 - 2016

INTERNACIONAL
ABTI destaca problemas do TRIC brasileiro em Assembleia da CIT – Câmara Interamericana do Transporte **06**

INTERNACIONAL
Brasil ameaça estabelecer reciprocidade caso Paraguai não extinga taxas consulares **08**

ECONOMIA
BID recomenda incremento do comércio intrarregional como solução para América Latina **10**

INFRAESTRUTURA
Mato Grosso do Sul terá ponte de acesso à Argentina em Porto Murtinho **11**

INFRAESTRUTURA
Nova ponte sobre rio Ibicuí vai melhorar ligação entre São Borja e Uruguaiana **12**

ENTREVISTA
Rodrigo Vilela, CEO da Multilog, assegura investimentos nos portos secos em consonância com o crescimento do transporte internacional **13/15**

RECURSOS HUMANOS
A Psicologia e os mecanismos de testagem ampliam a segurança nos processos de seleção de pessoas **24**

TRANSPORTE
Governo Federal vai implantar programa de renovação da frota em 2017 **26**

ESPAÇO CNT
Como a Internet das Coisas vai impactar o mundo e o transporte **27/28**

LEGISLAÇÃO
Brasil adia implantação das placas do Mercosul **30**

ASSOCIADOS
Rigabras expande atividades e muda matriz para Uruguaiana **32/33**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Diretor Técnico
Jorge Antônio Lanzanova
Diretor de Assun. Políticos
Marcelo Cesar Gonçalves
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Sérgio Mário Gabardo
Carlos Alberto Benitez
Clóvis Dall'Agnol
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
José Paulo Silveira
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck
Vilmar Lizot

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Gerente Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Relações Públicas
Indiara Teixeira

COMERCIAL
Genaina Baumart
projetos@abti.org.br - Ramal 208

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Andrea Alves

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

CIT realiza Assembleia no Rio de Janeiro

ABTI relata dificuldades do transporte em países do Mercosul

A Câmara Interamericana de Transportes realizou nos dias 24 e 25 de novembro a sua XXVI Assembleia Geral Ordinária. O encontro reuniu representantes de 12 países na cidade do Rio de Janeiro/RJ, nos dias 24 e 25 de novembro, e contou com a presença do presidente da ABTI, Francisco Cardoso, que foi um dos painelistas da Assembleia da CIT. Cardoso relatou as tratativas que os transportadores internacionais do Brasil vem desenvolvendo com as autoridades do Ministério de Relações Exteriores na Subsecretaria da América Latina e Caribe, e Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, em Brasília, onde buscam soluções para os problemas que estão atingindo a exportação brasileira. A Argentina, de forma unilateral, cobra uma taxa de migração a cada ingresso/egresso de veículo de carga ou passageiro, com o agravante de que sofreu um aumento de quase 3.000 % nos últimos 18 meses. O presidente da ABTI também denunciou a cobrança de taxa de fumigação, praticada exclusivamente Argentina, a cada ingresso de veículo de carga.

Outro tema trazido pelo presidente foi a cobrança por parte do Paraguai da taxa de visto consular da documentação. Cardoso relatou que a ABTI já vem pautando estas dificuldades no Sub Grupo de Trabalho no Mercosul (SGT-5). Ele ainda destacou a cooperação que a Associação recebeu da FADEEAC para gestionar junto às autoridades argentinas para reduzir o valor da taxa de migração, o que foi alcançado em caráter provisório.

Paulo Caleffi cumprirá mais um mandato como Secretário-Geral da CIT

Durante a realização da Assembleia da Câmara Interamericana de Transportes no Rio de Janeiro, Paulo Vicente Caleffi foi reconduzido no cargo de secretário-geral por mais um biênio (2017-2018). Fundada em 2002, a CIT congrega mais de 200 entidades dos 18 países signatários da Entidade. Duas vezes por ano, de modo itinerante, a Câmara realiza reuniões denominadas assembleias. A CIT tem sede administrativa em Brasília. Em sua trajetória de representação do transporte nas Américas, em todas as suas modalidades, já conta com o reconhecimento da ONU – Organização das Nações Unidas e da OEA – Organização dos Estados Americanos.

Comissão Permanente vai trabalhar pela construção do Corredor Bioceânico Central

A Comissão do Mercosul e Assuntos Internacionais da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul e representantes do Conselho Regional da Região de Coquimbo (Chile), parlamentares e autoridades gaúchas e brasileiras assinaram protocolo de criação da Comissão Permanente pela construção do Corredor Bioceânico Central. O ato ocorreu no dia 23 de novembro, no Palácio Farroupilha, em Porto Alegre.

O Corredor Bioceânico Central é considerado fundamental para a integração física da América do Sul. A obra terá 2.472 quilômetros de extensão, iniciando na Província de Coquimbo, norte do Chile, entre Atacama e Valparaíso, cruzando a Argentina nas províncias de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fé, Entre Rios e Corrientes, onde alcançará a cidade de Paso de los Libres, até chegar ao Rio Grande do Sul. Da Fronteira Oeste, em Uruguaiana, seguirá em direção a Porto Alegre, pela BR-290.

Para viabilizar o Corredor Bioceânico Central, será preciso construir o Túnel do Passo de Água Negra, entre Chile e Argentina. A obra terá 13,8 quilômetros e já está licitada pelos dois países, com custo de US$ 1,5 bilhão, sendo 72% pagos pelos argentinos e 28% pelos chilenos. A previsão de entrega é de oito anos.

O secretário dos Transportes do RS, Pedro Westphalen, destacou mais uma etapa importante para o andamento do projeto. “Uma iniciativa da Assembleia Legislativa com a Comissão do Mercosul, que desempenha um papel fundamental nessa integração tão necessária entre países amigos. Temos ações que terão que ser feitas pelo Brasil, começando pela ponte entre Uruguaiana-Brasil e Paso de los Libres-Argentina. Hoje demos um passo a mais para concretizarmos esse sonho”, afirmou.

Reunião bilateral Brasil-Paraguai

Curitiba/PR sediou nos dias 01 e 02 de dezembro uma reunião bilateral Brasil-Paraguai, com a presença dos organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT. A delegação brasileira foi chefiada por Noboru Ofugi chefe da Assessoria Técnica e Internacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a paraguaia, por José Luis González Vernazza, membro da *Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN*. A ABTI esteve representada no encontro pelas empresas associadas Atrhol e Gafor Logística, e por Gladys Vinci, gerente executiva da Entidade. A reunião abordou temas dos segmentos de cargas e passageiros.

A delegação brasileira insistiu que haja uma solução para a cobrança da taxa consular por parte do Paraguai. Além de ser uma assimetria nas relações entre os dois países, ocasiona custos adicionais ao transporte, além da burocracia envolvida.

O problema já vem sendo tratado há bastante tempo ao nível dos Ministérios de Relações Exteriores de ambos os países, e a falta de uma solução está levando o Brasil a se inclinar pela cobrança de taxa idêntica, pelo conceito de reciprocidade.

As autoridades municipais de Ciudad del Este/PY presentes à reunião foram provocadas no sentido de flexibilizar os horários de passagem dos caminhões oriundos do Paraguai, que atualmente só podem usar a ponte de acesso ao Brasil a partir das 17h. A sugestão é de que seja permitida a passagem de caminhões em lotes, em faixas de horários de menor movimento do comércio local.

Outro tema que ocasionou muita polêmica na reunião foi o pedido do Paraguai de desobrigação de que o transportador contrate o seguro de responsabilidade civil de danos à carga.

O superintendente de Cargas da ANTT explicou que, conforme experiência da regulação brasileira, quando o embarcador ou dono da carga contrata o seguro, o transportador pode ser prejudicado. Isso decorre do fato de o transportador não participar da negociação contratual entre seguradora e embarcador, que acabam por estabelecer cláusulas leoninas para que o transportador consiga resgatar o seguro em caso de sinistro. A dificuldade para efetivar o seguro gera maior insegurança jurídica para o transporte internacional e seus operadores. Neste sentido, no curto prazo, a delegação brasileira não pretende alterar o entendimento de que a responsabilidade para contratar o seguro é do transportador.

Acrescentando, a delegação brasileira foi enfática em ressaltar que o assunto está definido no Artigo 13 do ATIT, que estabelece obrigações objetivas dos transportadores internacionais de cargas. Diante do impasse ficou estabelecido um encontro técnico para tratar do assunto entre as autoridades das superintendências de seguros dos dois países.

Outro tema debatido foi a dificuldade de complementação de licenças originárias e suas modificações de frota. A delegação paraguaia reconheceu a dificuldade de entregar relações de "Parque Automotor" a cada modificação de frota. A ABTI propôs que o mesmo esteja disponível por meio digital.

O transporte de produtos perigosos também foi pauta do encontro. A delegação brasileira destacou que reconhece o certificado emitido pelo Instituto Nacional de Tecnologia, Normatização e Metrologia – INTN, do Paraguai, porém solicitou que a certificação desse organismo seja feita por classe de produto em etiquetas similares as que usam o INMETRO. A delegação paraguaia solicitou a entrega do molde ou formato que utiliza o INMETRO nas etiquetas para definir a classe do produto e um prazo de até 180 dias para proceder essa adequação.

avacorp®

SISTEMA DE GESTÃO PARA TRANSPORTES E LOGÍSTICA

O ano está acabando, agradecemos a todos que confiaram nas inovações propostas por nossa empresa durante este ano.

Em 2017 trabalharemos para que nossos clientes destaquem-se ainda mais no mercado, atuando de forma efetiva e eficiente diante da concorrência.

Boas Festas!

Tenha sua empresa na palma da mão, em tempo real e acesse os dados de onde estiver, podendo ser acessado em Smart Tvs, Tablets e Smartphones.

Veja o painel video wall em tempo real
(câmera on line): **http://videowall.avaconsa.com.br**

avacon® TECHNOLOGY

Av. Farroupilha, 8001 - Prédio 16 - Andar 03
ULBRATECH | Canoas | RS | CEP 92.425-900 | Fone: 51 3066.0011
avaconsa.com.br

BID recomenda que América Latina diversifique exportações e lute contra o protecionismo

Fonte: Jornal El País/Buenos Aires

Um relatório de 80 páginas apresentado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em 22 de novembro, aponta que a única saída para a América Latina é diversificar a matriz produtiva e alcançar uma maior integração – o melhor caminho para neutralizar qualquer tentação protecionista. Em 2015 as exportações da região caíram 14,8%. Em julho deste ano, acumulavam 23 meses seguidos de contração, consequência de uma menor demanda tanto dos países desenvolvidos como dos emergentes, em especial da China. Desde janeiro deste ano, o saldo negativo foi menor, de 8,5%, mas a melhora esconde que, na realidade, a tendência de queda continua. A situação se complica mais ainda porque a retração atinge também os serviços (-2,4%), um setor que perdeu sua capacidade contracíclica. "O panorama é preocupante porque a retração mundial afeta mais a América Latina que o resto do mundo", diz Paulo Giordano, diretor do BID, lembrando o efeito negativo sobre a balança de conta corrente dos países. Brasil e Argentina desvalorizaram suas moedas após o anúncio da vitória de Trump nos EUA, porém o banco adverte que a inflação costuma neutralizar rapidamente os benefícios iniciais, sobretudo no comércio intrarregional. "Ao contrário do que ocorreu com relação aos sócios extrarregionais, entre os países da região observam-se notáveis apreciações reais, em grande parte devido à forte depreciação no Brasil", diz o relatório.

Os especialistas do BID indicam que é imperioso que os países diversifiquem sua matriz produtiva com produtos de maior valor agregado e, sobretudo, fortaleçam a integração. Giordano afirma que a crise atual não deixa de ser uma oportunidade para retomar uma agenda que o tempo de bonança deixou em segundo plano. "Precisamos de uma mudança radical nos mecanismos de integração regional para combater a realidade de um ciclo recessivo que já dura quatro anos. Existe uma oportunidade, existe um espaço de integração na América Latina que foi perdido de vista pela explosão das *commodities*. Agora que isso terminou, (a oportunidade) fica muito evidente", diz.

Essa estratégia deve incluir o Brasil, a maior economia e locomotiva regional, mas também o México, um país que "vive de costas para a América Latina" por sua integração com os EUA.

Ponte internacional na divisa do Mato Grosso do Sul e Paraguai

Investimento projeta nova Rota Bioceânica que vai ligar Brasil aos portos do norte do Chile

Autoridades definiram melhor lugar para a ponte

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT realizou uma visita técnica em 09 de setembro no município de Porto Murtinho/MS com o objetivo de estabelecer o local adequado para a construção da ponte rodoviária internacional sobre o Rio Paraguai, que vai ligar as cidades de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, a Carmelo Peralta, no Paraguai.

Com a assistência da Agência Fluvial de Porto Murtinho, unidade da Marinha do Brasil presente naquele município, que apoiou com duas embarcações, as autoridades brasileiras e paraguaias inspecionaram diversos pontos do rio Paraguai e definiram o melhor local para a construção da ponte. Agora serão realizados os estudos necessários para a nova concepção do trajeto.

O acordo para o início do projeto de construção da ponte foi assinado no dia 08 de julho entre o DNIT, pelo lado brasileiro, e o Ministério de Obras Públicas e Comunicações, pelo lado paraguaio. Os custos decorrentes da elaboração dos estudos, projetos e construção da ponte serão compartilhados igualmente pelos dois países.

Em julho, a Superintendência do DNIT/MS realizou um seminário para discussão da implantação da Rota Bioceânica, onde foi apresentado um estudo com três propostas de traçado para a construção da ponte. "Com os encaminhamentos do Seminário, foram envidados esforços junto ao Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai; aos Ministérios das Relações Exteriores e dos Transportes, Portos e Aviação Civil do Brasil e a Secretaria de Infraestrutura de MS, para realizar essa visita in loco, com o objetivo de alinhar entendimento entre as autoridades envolvidas, sobre o local de construção da ponte", disse o superintendente regional do DNIT no Mato Grosso do Sul, Thiago Bucker.

Porto Murtinho

A construção da ponte faz parte do projeto que une Brasil, Paraguai, Argentina e Chile na implantação do Corredor Rodoviário Bioceânico Porto Murtinho-Portos do Norte do Chile.

Em 21 de dezembro de 2015, os presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile assinaram a Declaração de Assunção, por meio da qual foi criado o Grupo de Trabalho para realizar estudos técnicos e empreender ações que viabilizem o Corredor Rodoviário Bioceânico Porto Murtinho-Portos do Norte do Chile.

A expectativa é que, com o funcionamento do Corredor Rodoviário Bioceânico, os caminhões levem em média três dias para percorrer os 1.800 km que separam Porto Murtinho dos portos do Norte do Chile. A estimativa é que, após implementado - previsão inicial de operação para 2021 -, o trajeto diminua em até 14 dias o prazo para importação e exportação de produtos para a Ásia e Oceania, que hoje embarcam no porto de Santos.

Os ministros das Relações Exteriores do Paraguai, Eladio Loizaga (E), e do Brasil, José Serra, durante cerimônia de assinatura de atos no Palácio Itamarati em junho deste ano

DNIT lança edital para nova ponte sobre o Rio Ibicuí

Após anos de estudos técnicos, econômicos e ambientais, foi publicado no dia 10 de outubro o edital de licitação para a construção da nova ponte sobre o Rio Ibicuí, na BR 472, entre as cidades de Itaqui e Uruguaiana. A travessia atual, que serviu inicialmente ao transporte ferroviário, foi construída em 1888, tem apenas uma via, e está completamente defasada.

O projeto prevê a construção de uma ponte com vigamento em aço e laje em concreto armado com duas vias. O trecho que compreende o total do investimento é de 6,18 quilômetros – 1.628 metros de travessia e outros 4.552 metros de acesso e correção de traçado da pista. O valor estimado para a execução do serviço é de R$ 146 milhões. A nova ligação será construída ao lado da histórica ponte, que será preservada.

"Esta é uma luta pela qual venho me dedicando há muito tempo, mobilizando a comunidade e as lideranças políticas ao longo de vários anos. A nova ponte representa um caminho de prosperidade que felizmente começa a se concretizar, para o bem da nossa região fronteiriça e do nosso Estado" festejou o deputado estadual Frederico Antunes, do PP/RS.

"Hoje, mesmo com todas as dificuldades financeiras pela qual o país atravessa, já podemos comemorar essa importante conquista, não só para a Fronteira Oeste, mas para o estado e também para todo Brasil, afinal, estamos falando de uma das principais vias do Mercosul", afirmou o deputado federal Luis Carlos Heinze, que por meio de emenda assegurou no Orçamento Geral da União os recursos para o início das obras.

"Não mediremos esforços para que possamos trazer inovações e processos/sistemas que darão maior celeridade ao fluxo de veículos"

Djalma Vilela
CEO da Multilog

A Multilog é o maior Recinto Alfandegado da América Latina. Desde a sua recente expansão, que se deu através da aquisição da Elog Sul - oficialmente comunicada ao mercado em 07 de outubro de 2016 - a Multilog conta com uma área alfandegada de mais de um milhão de m².

Presente nos três Estados do Sul, a Multilog coloca à disposição de seus clientes toda infraestrutura em serviços, que contemplam: 4 CLIA's - Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros, 5 Portos Secos, 5 Centros de Distribuição e 1 TECA - Terminal de Carga Aérea.

Os Portos Secos de fronteira são também um dos destaques da empresa. Uruguaiana (RS) é, atualmente, o maior Porto Seco do gênero na América Latina e o terceiro maior do mundo, em extensão. No Rio Grande do Sul, a Multilog também conta com dois outros Portos Secos, um em Santana do Livramento e outro em Jaguarão. Foz do Iguaçu (PR), também é destaque em Porto Seco, sendo o maior em movimentação de veículos dia.

A Multilog está estrategicamente localizada próxima dos principais portos, aeroportos e corredores logísticos de importação e exportação do sul do Brasil, o que facilita as operações e coloca à disposição dos clientes estrutura e equipes dedicadas, com mais de 850 colaboradores, para atender operações específicas.

À frente de toda essa estrutura e serviços está o CEO, Djalma Vilela, executivo com mais de 20 anos de experiência na área de logística em empresas multinacionais e nacionais de grande porte. Vilela é formado em Administração de Empresas e possui MBA's em Gestão Estratégica de Organizações, pela FGV; Programa de Desenvolvimento de Dirigentes, pela FDC; e Planejamento Logístico, pelo Coppead/UFRJ.

Cenário do Transporte - O que levou a Multilog a investir nas operações de fronteira anteriormente pertencentes à Elog Sul?

Djalma Vilela - A Multilog elaborou um Planejamento Estratégico que abrangeu os anos de 2015 a 2020. Dentro desse Planejamento Estratégico, elegemos alguns vetores de crescimento e, quando conhecemos os ativos da ELOG, fizeram todo o sentido para nossa estratégia.

P - Como a empresa encara a responsabilidade de participar da movimentação de 65% das cargas oriundas ou procedentes do Mercosul e Chile?

R - A Multilog já se configura como um ator no Comércio Exterior brasileiro. Estamos nesse negócio há 20 anos e acreditamos que com o know-how que cons-

truímos ao longo desses anos nos credenciamos a participar e fomentar cada vez mais esse importante modal logístico.

P - Que avaliações a Multilog está fazendo sobre o trabalho que herdou de sua antecessora?

R - Assumimos uma equipe preparada e motivada. Aliás, as pessoas que encontramos no processo de diligência, foi também um fator preponderante para seguirmos com a aquisição.

P - Em que medida os portos secos de fronteira podem contribuir para a qualidade e celeridade do transporte rodoviário internacional de cargas?

R - Entendemos que nossas unidades de fronteiras operam para agilizar o escoamento do Comércio Exterior no Mercosul e Chile. Baseado nisto, não mediremos esforços para que, de forma contínua, possamos trazer inovações e processos/sistemas que darão maior celeridade ao fluxo de veículos.

P - A Multilog projeta realizar investimentos nas unidades de fronteira adquiridas?

R - Sim, o grupo tem capacidade de investimento e iremos realizá-los naquelas unidades que demandarem maior necessidade de atualização.

P - Com qual cenário econômico a empresa trabalha neste contexto, no curto e médio prazo?

R - Temos um horizonte de três a cinco anos para realizamos esses investimentos, obviamente vai depender da resposta da economia e do crescimento do bloco dos países inseridos no Mercosul e Chile.

P - O que os usuários dos portos secos podem esperar do trabalho da nova operadora?

R - Hoje, a Multilog já é referência aos clientes nos locais que já vínhamos atuando, assim vamos replicar essa tecnologia aos ativos adquiridos da Elog.

P - Os transportadores reclamavam em todos os Relatórios de Avaliação realizados semestralmente (RELAC) da atualização instantânea no e-tracking para acompanhar os processos. O que o transportador pode esperar neste sentido?

R - Temos uma plataforma amigável de relacionamento/acompanhamento com nossos clientes (o BIM - Business Information Multilog é um bom exemplo disso). Essa plataforma será ampliada e implantada no RS e PR a partir de janeiro de 2017.

P - Os Relatórios de Avaliação também vinham apontando a falta de pessoal nos horário de picos de liberações. A nova concessionária projeta providências para solucionar este problema?

R - Estamos avaliando os picos de liberações e escaladas dos principais setores para redimensionarmos nossa estrutura.

A Multilog conquistou o 3º lugar no ranking 2016 das Melhores Empresas para Trabalhar em Santa Catarina- pesquisa realizada pela Revista Amanhã

P - A Multilog dará continuidade a projetos como o da OCR (leitura de placas dos veículos) no ingresso/egresso de veículos integrado ao sistema de consultas da ANTT?

R - Sim, vamos dar continuidade ao projeto junto a ANTT e dar todo o apoio para que isso se concretize.

P - A empresa tem previsão de investir no porto de Jaguarão, que tem problemas estruturais no pátio de estacionamento?

R - Como falado anteriormente, a Multilog está atenta a todas as estruturas que necessitarem de atualizações.

P - Qual o foco que será aplicado quando a exportação brasileira for totalmente integrada em Paso de los Libres?

"Estamos trabalhando para garantirmos a certificação OEA ainda no primeiro semestre de 2017"

R - A Multilog sempre estará disponível em discutir temas que possam influenciar/melhorar o Comércio Exterior na região.

P - A Multilog projeta se credenciar através do Programa OEA?

R - Sim, já estamos trabalhando para garantirmos esta certificação ainda no primeiro semestre de 2017.

P - Que canais de diálogo com as entidades representativas dos operadores a Multilog vai estabelecer?

R - A Multilog é associativista, participa ativamente de entidades que promovem setores da sociedade econômica que busca melhorias para a Logística no Brasil e contribui para a desburocratização no Comércio Exterior.

Multilog compra operações da Elog

Porto Seco de Uruguaiana/RS

A Multilog, empresa catarinense de logística pertencente ao grupo Portobello, adquiriu por R$ 115 milhões a Elog Logística Sul, uma subsidiária da EcoRodovias, com atuação no Rio Grande do Sul e Paraná. A Multilog cuja matriz está localizada em Itajaí-SC, amplia de cinco para 15 sites de serviços, o que somará mais de um milhão de metros quadrados de área alfandegada. O faturamento crescerá 50%, com projeção de R$ 370 milhões para o ano que vem e R$ 500 milhões em 2020. O número de empregos diretos passa de 400 para 850.

Djalma Vilela, CEO da empresa, assinala que a Multilog não tinha portos secos de fronteira. "Agora, de todas as cargas rodoviárias que entram no Brasil vindas da América do Sul, vamos movimentar 65%. Vão passar pelos nossos terminais principalmente produtos da Argentina, Uruguai e Paraguai –" acrescenta ele.

Greve dos auditores fiscais causa prejuízos à economia nacional

A inconformidade com o Projeto de Lei 5864/16 levou o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil a decretar greve desde o dia 18 de outubro. A paralisação agravou os problemas dos transportadores internacionais que já enfrentavam dificuldades com o "dia sem computador", que vige desde o ano passado.

Imediatamente após o início da greve a ABTI encaminhou ofício ao ministro da Fazenda, Henrique de Campos Meirelles alertando sobre os prejuízos irrecuperáveis em milhões de dólares que transportadores e despachantes aduaneiros estão tendo diante dos protestos dos auditores fiscais.

Na carta a Associação exorta Meirelles a aplicar o Decreto 7777 de 24 de julho de 2012 que dispõe sobre as medidas para a continuidade de atividades e serviços públicos dos órgãos e entidades da administração pública federal durante greves, paralisações ou operações de retardamento de procedimentos administrativos promovidas pelos servidores públicos federais. Segundo o Decreto, neste caso é de competência do ministro da Fazenda, segundo o Art.1º (parágrafos 1º e 2º) definir prazos máximos para a liberação de veículos e cargas no comércio exterior, devendo a chefia de cada unidade a observância destes prazos.

A ABTI sugeriu quatro procedimentos de liberações, a título de contingência (veja quadro). A carta alerta ao ministro que o país não pode continuar a mercê de categorias que, neste momento de grave crise, paralisem atividades que são fundamentais e essenciais à economia nacional.

A Entidade, em manifestação à opinião pública, destacou que

não faz nenhum sentido reter veículos, cuja principal atividade é a de transportar, e não a de transformar-se em depósito ambulante de mercadorias e ficar por dias ou semanas parados aguardando em recintos alfandegários.

Dias após, a ABTI voltou ao tema, detalhando as dificuldades enfrentadas pelos transportadores internacionais. A Associação enfatizou que os prejuízos econômicos são irrecuperáveis: veículos ficam parados por vários dias, ou até mesmo semanas, pois são mais de mil senhas por dia nas fronteiras para ingressar nos diferentes recintos alfandegados com destino ao Mercosul. As exportações estão ficando paradas, sem poder sair do Brasil. São divisas que poderiam alavancar a economia.

No acompanhamento da situação em cada uma das principais fronteiras, a ABTI verificou consequências diferentes em cada localidade. Em Foz do Iguaçu-PR, maior porto em quantidade de cruzes diários, as senhas para autorização de ingresso acumulam-se, levando veículos a aguardar a sua ordem de ingresso por até uma semana, quando a sua anuência anteriormente era imediata. Em outros pontos, como Uruguaiana e São Borja no RS, a demora na liberação em canais de parametrização vermelho, de dois dias, passaram a ser de até 25 dias.

Em 29 de outubro, onze dias após o início da greve, a Associação promoveu uma reunião com seus associados em Uruguaiana, na qual o pano de fundo foi a operação padrão dos auditores fiscais e as mobilizações dos analistas tributários da Receita Federal do Brasil.

Segundo Gladys Vinci, gerente executiva da Entidade, o acompanhamento dos tempos para conferências físicas nos canais vermelhos

de parametrização, assim como as fiscalizações invasivas por divergência de peso, aumentaram consideravelmente a permanência destes veículos no recinto alfandegado. Novamente a Associação solicitou maior agilidade no processo junto à Delegacia da Receita Federal.

"Veículos chegaram a esperar 15 dias para realizar a verificação da carga, os prejuízos são imensuráveis", constatou a gerente executiva.

Na continuação de seus esforços para mitigar os efeitos destas greves, a ABTI informa que o ministro da Economia, Henrique Meirelles, não respondeu ao ofício e tampouco serviu-se das prerrogativas do Decreto 7777 para estancar este grave problema nacional.

Sugestões feitas ao ministro da Economia

1 . Que a mercadoria, processo aduaneiro, ao receber a presença de carga, seja liberada pelo depositário, permissionário e/ou concessionário, administrador do recinto devidamente homologados pela RFB, em vista de que os dados da operação já se encontram registrados no sistema (Siscomex);

2. Redução a zero dos canais de parametrização em vermelho, laranja/amarelo, neste período em que ocorre a greve, paralização, mobilização, "dia nacional sem computador", operação padrão ou qualquer outra medida que impeça a agilização da exportação brasileira;

3. Seja autorizada imediatamente, através de mera solicitação do transportador ao administrador do recinto, a liberação do veículo, caminhão-trator que esteja atrelado a um semirreboque que possua mercadoria sobre analise e/ou conferência da RFB por mais de 12 (doze) horas após presença de cargas, ou seja autorizada a baixa armazenagem quando exigido a permanência da carga por período superior ao acima definido;

4. Seja editada norma institucional criando procedimentos de restrição, exceto em casos exclusivamente justificados, para que os despachos aduaneiros parametrizados no canal verde não possam ser redistribuídos pelos Auditores Fiscais da RFB para outro canal de parametrização.

Transportadores relatam problemas em reunião com a ANTT

A ABTI sediou no dia 24 de novembro uma reunião de seus sócios com o novo superintendente da SUROC- Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da ANTT, Thiago Marterelly Quirino de Aragão. O encontro, que também contou com a presença de Marcos Antônio das Neves, coordenador de Transporte Rodoviário Internacional da Agência, teve como propósito encaminhar demandas e buscar soluções em conjunto para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

Além do grupo executivo da Associação, a reunião contou com a presença dos diretores Luiz Alberto Garcia, José Paulo Silveira, Jorge Lanzanova e Lenoir Gral. Os transportadores relataram as dificuldades enfrentadas em outros países, como no Uruguai, que tem descumprido a Resolução GMC N° 65/08 (versa sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas), exemplificando o caso do corredor Jaguarão – Montevidéu, que sem qualquer notificação prévia, deixou de ser para 25 toneladas. Também foi reiterado o problema na Argentina, que tem primado pela falta de tratamento igualitário nos processos administrativos bloqueados por multas impeditivas.

Aragão afirmou que a ANTT está trabalhando para que todas as decisões tomadas em reuniões bilaterais se tornem "Norma Específica", assim facilitando a sua efetiva aplicação.

Os transportadores expuseram suas principais dúvidas, assim como tiveram a oportunidade de obter maior conhecimento sobre o contexto atual vivenciado no Transporte Rodoviário Internacional. Ao final do encontro os empresários frisaram a conveniência de que ainda em 2016 haja uma reunião conjunta com as Gerências de Fiscalização.

Entidades pedem mais segurança junto ao porto seco de Uruguaiana

A ABTI, em conjunto com representantes da concessionária Multilog, do Sdaergs e da Associação gaúcha de Caminhoneiros mantiveram encontro no dia 31 de outubro com o secretário municipal de Segurança e Trânsito de Uruguaiana, José Clemente, com o propósito de reiterar a necessidade de se intensificar a segurança no entorno do porto seco da cidade, sobretudo nas filas de acesso à Multilog.

Com o apoio das representações do transporte, a Prefeitura pratica a Ronda Ostensiva Municipal Urbana – ROMU com a finalidade de coibir furtos aos motoristas e veículos que trafegam pelo local. O secretário reafirmou a determinação do município de atender a demanda. Clemente também se comprometeu a buscar soluções junto à Polícia Rodoviária Federal para proporcionar maior segurança aos motoristas, veículos e cargas.

Foz do Iguaçu

O maior porto seco da América Latina

Desde 2014 as estatísticas apontam que a cidade de Foz do Iguaçu tornou-se o maior porto seco (rodoviário) do Brasil, suplantando Uruguaiana, tradicional cidade de fronteira do RS pelo qual transita o transporte rodoviário internacional de cargas para a Argentina e para o Chile. A cidade paranaense de 256 mil habitantes também é conhecida por sua condição de tríplice fronteira (Brasil-Argentina-Paraguai).

As razões para que Foz do Iguaçu tenha se tornado a cidade de maior fluxo de transporte internacional são variadas, algumas sazonais, outras nem tanto. E a explicação para tal fato está relacionada ao incremento da importação e exportação com o Paraguai. Segundo informações da Multilog, concessionária que opera o porto seco da cidade, com capacidade para 850 caminhões estacionados, mas que chega a receber 900 veículos, num esforço extra para suprir a demanda, a importação de grãos do Paraguai alcança uma média diária de 100 caminhões entrando no Brasil. Por outro lado, o país vizinho, neste momento, está importando grande quantidade de fertilizantes, fazendo com que o fluxo de transporte tenha muita atividade nos dois sentidos.

Espaço de ampliação do Porto Seco está totalmente ocupado

Até setembro deste ano a Multilog operava o terminal de Foz de Iguaçu com uma capacidade para 700 caminhões. A área de estacionamento foi ampliada em 150 vagas, para fazer frente ao aumento da demanda. São 162 mil m² de área total. Existe a possibilidade de que outros 27 a 30 mil m² de área sejam incorporados, o que ainda depende de formalidades entre a União e a Receita Federal.

Os motivos relacionados à agricultura atualmente se constituem na principal razão deste crescimento da atividade de transporte na cidade, sobretudo em combinação com a vizinha Ciudad del Este, no Paraguai. Observações da Receita Federal e do concessionário Multilog são de que em 2016 o Paraguai está exportando mais soja para o Brasil, resultado de safra do ano passado que estava represada por motivos de preço. O Brasil também está comprando parte da produção de milho do país vizinho para suprir a produção de suínos e avicultura do Brasil.

Porém os motivos para que o Paraguai venha se destacando nas relações comerciais com o Brasil vão além da circunstancial safra de grãos e o transporte de fertilizantes. Em 2000, inspirado em lei idêntica existente no México, o Paraguai promulgou a Lei de Maquila, cujo objetivo principal é o de atrair investidores, principalmente regionais, para manufaturar seus produtos no Paraguai. (veja box na página 22)

O transporte de cargas manterá tendência de crescimento na cidade

Segundo o empresário Carlos Alberto Benitez, diretor da BTR – Bartholo Transportes Rodoviários, com sede em Foz do Iguaçu e especializada em carga industrial para o Paraguai, já se pode sentir a influência da Lei de Maquila no movimento do transporte com o país vizinho. "O começo foi tímido, pois os investidores não acreditavam na proposta, mas nos últimos três governos – cerca de 10 anos – um sentimento de segurança jurídica encorajou os investimentos no Paraguai", analisa o transportador, que também é diretor da ABTI. Benitez constata esta mudança na movimentação de cargas a partir de sua empresa: "até poucos anos atrás 80% de nossos caminhões retornavam vazios, e agora voltam cheios – o Paraguai deixou de ser exclusivamente um exportador agrícola". Ele acrescenta que aspectos de infraestrutura também estão desenhando o vizinho do Mercosul com mais pujança. A rodovia que liga Ciudad del Este a Assunção (Rutas 2 e 7) está em processo de concessão pelo modelo de PPP – Parceria Público-Privada, com previsão de duplicação. Ainda segundo o empresário, a construção civil também está tendo forte impulso no país.

O cenário favorável ao crescimento dos negócios ganhou impulso a partir da eleição de Horacio Cartes para presidente. Além de ser empresário, ele é um dos homens mais ricos do país. Ele planeja transformar o Paraguai num "país-empresa", com uma gestão centrada em menos burocracia e mais eficiência. Sua visão é de atrair investimentos estrangeiros.

Carlos Alberto Benitez, diretor da BTR – Bartholo Transportes Rodoviários

Crescimento do PIB do Paraguai
2013 – 14,30%
2014 – 4,38%
2015 – 3,00%
2016 – 2,90%
2017 – 3,20% (previsão)

Receita Federal aposta na cooperação do setor privado

O delegado da Receita Federal em Foz Iguaçu, Rafael Dolzan, todavia enfatiza que o crescimento do transporte com o Paraguai está intrinsecamente relacionado ao setor primário. Ele acrescenta que o modal rodoviário voltou a ser utilizado pelo país vizinho para escoar sua safra de exportação aos portos brasileiros, em parcial detrimento

Rafael Dolzan, delegado da RFB em Foz do Iguaçu

da hidrovia. "A Lei de Maquila por enquanto não tem influência preponderante neste incremento da atividade" sustenta Dolzan. O delegado chama a atenção para o fato de que todo este crescimento se dá em meio a um momento de economia retraída no Brasil. Ele afirma que a Receita conta com estrutura funcional adequada a atual demanda, e que o órgão demandará maior efetivo se for necessário.

Na opinião de delegado a fluidez das atividades aduaneiras tem passado por uma grande cooperação entre o setor público e o privado – "os transportadores cumprem a legislação e isso traz mais segurança aos operadores do comércio exterior e ao interesse nacional" diz ele. Dolzan sustenta que o tributo é o que menos importa no trabalho da Receita Federal, na atuação nesta fronteira – "o tributo protege a indústria nacional" explica.

Ainda segundo ele, a Receita está sempre aberta ao diálogo, e os transportadores são ouvidos na busca de melhorias do trabalho do órgão fiscalizador. "Fazemos um trabalho conjunto para alcançar uma boa atuação – cada um é um elo do sistema de comércio exterior" ressalta Dolzan, que acrescenta a relevância do papel do transportador para o comércio exterior.

Operações quase no limite

O diretor de Indústria, Infraestrutura e Logística da Associação Comercial e Empresarial de Foz do Iguaçu – ACIFI, Edmilson Souza dos Santos, entende que a cidade sabe o que precisa ser feito em termos de infraestrutura, mas não tem atuado para viabilizar seus projetos. Um anel viário vem sendo cogitado há tempo, com o propósito de estabelecer um desvio logístico que evitaria o turismo, mas ele constata que no Brasil os projetos custam a sair do papel. "Carga e turismo precisam ser separados" sustenta o empresário, que também é diretor da Transli – Transportadora Liberdade, que atua no transporte internacional. Souza observa que em Foz do Iguaçu o Brasil não está acompanhando o crescimento do Paraguai (veja tabela). Ele defende que medidas menores ainda podem melhorar a atividade de transporte, enquanto as providências maiores não saem

Planejamento urbano de Foz do Iguaçu carece de anel viário

Enormes filas de caminhões se formam diariamente em Ciudad del Este

do papel. Entre elas ele sugere que a concessionária Multilog, em conjunto com a Receita Federal, viabilize o acesso simultâneo de dois caminhões ao porto seco. Na sua avaliação também falta pessoal para atender o Transporte Internacional, além de uma análise mais apurada do comportamento dos negócios com a vinha Ciudad del Este. "O movimento do turismo de compras só é grande nas quartas e sábados. Nos demais dias da semana não há necessidade de represamento do transporte em favor desta atividade", exemplifica ele. O transportador estima que o limite de movimentação de caminhões em Foz do Iguaçu, nas atuais condições, sejam em torno de 200 mil/ano (previsão de 2016 é de 180 mil).

Acesso ao Porto Seco

Souza reconhece que existe um grande esforço e comprometimento por parte da Receita Federal para otimizar os processos – "precisamos aproveitar este espírito de cooperação para conseguir as melhorias e racionalizações possíveis, diante das atuais circunstâncias", acrescenta ele. Por outro lado, o transportador, em face às dificuldades existentes na cidade, está evitando este estrangulamento. Ele tem investido em cidades alternativas como Cascavel/PR e São Borja/RS, onde mantém unidades, como forma de evitar os problemas de Foz do Iguaçu.

Carlos Alberto Benitez, diretor da ABTI, também detecta este esgotamento da capacidade de Foz do Iguaçu atender ao transporte rodoviário internacional de cargas. "Estamos sempre operando no limite: qualquer feriado ou greve coloca nossos caminhões em regime de espera, e muitas vezes em filas ao longo de rodovias. Nestas situações a normalização do atendimento só acontece muitos dias depois do

A Lei de Maquila no Paraguai

A lei determina que toda matéria-prima, bens de capitais e insumos importados para a "indústria maquiladora paraguaia" estejam suspensos de quaisquer impostos, desde que os mesmos, ao gerar o produto acabado ou semi-acabado sejam reexportados no prazo de até dois anos, pagando um imposto único de 1% sobre o faturamento.

Além dos incentivos fiscais, o Paraguai, por conta de seu superávit energético, tem o custo da energia em média 70% mais baixo que o Brasil.

Os gastos tributários com funcionários da empresa também são reduzidos. No Paraguai o único imposto que incide sobre a folha de pagamento é o ISS de 16,6%.

Até agosto de 2016, 115 indústrias maquiladoras foram instaladas no Paraguai, gerando cerca de 10.700 empregos diretos - mais de 70% delas são oriundas do Brasil.

Os segmentos de indústria têxtil, autopartes e plástico estão se destacando. Há previsão de ampliação para o setor de couro, produtos alimentícios, farmacêuticos e de serviços.

A maior unidade de plástico da América do Sul está instalada em Ciudad del Este. Pertence a um brasileiro, e foi inaugurada em maio de 2014. A unidade fabril está instalada em um terreno de 80 mil m² e tem 30 mil m² de área construída. A indústria fabrica brinquedos, utilidades domésticas, mesas e cadeiras. Pouco mais de 70% da produção é exportada para o Brasil.

Ponte da Amizade tem limitação de espaço

feriado", atesta o diretor da BTR – Bartholo Transportes Rodoviários, que atua no ramo desde 1989, com unidades em São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Assunção, no Paraguai.

Movimento de caminhões na fronteira tríplice
2014 – 159.500 unidades
2015 – 149.000 unidades
2016 – 180.000 unidades (em projeção)

Transporte internacional promove reunião em Foz do Iguaçu

No dia 03 de outubro Carlos Alberto Benitez, diretor da ABTI e a gerente executiva da Associação, Gladys Vinci participaram de uma reunião do transporte internacional que ocorreu no Sindifoz- Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas de Foz do Iguaçu. O encontro teve por objetivo discutir os problemas do setor. A apresentação da proposta de uma etapa preparatória e alternativa, com foco na automatização, ao já existente processo operacional de habilitação de empresas e cooperativas ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, assim como a manutenção de suas frotas, foi um dos temas tratados.

Também foram debatidas alternativas para reduzir os custos em despesas cartoriais e na formalização de registro de contratos, assim como os prazos e o risco de extravios de documentos por força da necessidade de apresentação física da documentação. Os transportadores tentam evitar o impacto gerado pela falta de padronização nos procedimentos e exigências entre os diferentes órgãos de trânsito, trazendo tratamento desigual nos procedimentos para os transportadores dos distintos estados.

Participaram da reunião empresários e lideranças do setor, bem como representantes dos órgãos fiscalizadores. Pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, Thiago Marterelly Quirino de Aragão, superintendente da SUROC, Marcos Antônio das Neves, coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Gizelle Coelho Netto, assessora da Suroc.

O mundo empresarial e as testagens psicológicas

Mônica Garrafiel de Carvalho
Psicóloga

A participação da Psicologia na área dos Recursos Humanos configura anos de parceria. Algumas empresas perceberam a importância de ter a presença de um psicólogo no processo seletivo para aproximar-se do maior número possível de características daquele candidato. Os processos têm o desafio de, em poucas intervenções, mapear traços da personalidade que podem ser importantes para o cargo disputado. A partir desta necessidade, atribuir a tarefa a um profissional que tem qualificação teórica e prática para observar e avaliar o comportamento humano, obtém-se um resultado mais criterioso e consistente. As empresas, na sua grande maioria, realizam um número maior de demissões devido à falta de perfil comportamental do que pela falta de perfil técnico. O fato é que o trabalhador apropria-se das atividades profissionais a partir de treinamentos na empresa e qualificação permanente, no entanto, habilidades comportamentais precisam estar presentes na constituição do sujeito já no início do trabalho. A testagem psicológica é uma ferramenta utilizada pelo psicólogo neste mapeamento de traços da personalidade, juntamente com a entrevista psicológica. Estas avaliações se completam na construção de um perfil fidedigno do candidato.

No processo de testagem são selecionados mais de um instrumento psicológico para a avaliação, os quais medem âmbitos diferentes da personalidade e são escolhidos de acordo com as necessidades que o cargo exige. O profissional de psicologia está autorizado a utilizar uma relação de testes validados pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), os quais possuem nível de confiabilidade adequado e larga pesquisa efetuada, condições que sustentam e embasam os resultados e tendências encontradas a partir de cada testagem.

> *"As empresas realizam um número maior de demissões devido à falta de perfil comportamental do que pela falta de perfil técnico"*

As transportadoras, frequentemente, solicitam avaliações admissionais e periódicas de seus motoristas, neste caso, algumas investigações são priorizadas, como o uso de testes que investiguem a capacidade de atenção em diversos âmbitos (atenção concentrada, atenção difusa e atenção discriminativa), teste de memória e teste de personalidade. Entende-se que para desempenhar a função de motorista é necessário que o candidato identifique e reaja, imediatamente, aos estímulos encontrados na estrada. Deve também conhecer e memorizar as diversas placas do percurso e ainda apresentar traços de personalidade como tolerância e capacidade de seguir as regras de cuidado com a carga que transporta e com seus colegas. O psicólogo, conhecendo as atribuições desempenhadas pelo cargo, pode fazer a escolha dos instrumentos mais indicados.

Alguns trabalhadores, ao longo de sua vida profissional, realizam diversas vezes testes desta natureza sem que este instrumento se torne obsoleto, pois não são repassados para o candidato detalhes da correção e nem seu gabarito, nos casos em que o avaliado solicita a devolução do resultado dos testes, apenas são apresentadas considerações sobre os dados finais que desencadearam a aceitação ou não para a vaga concorrida. Nos primeiros momentos da avaliação é comum o candidato ficar nervoso ou tentar controlar atitudes diante do avaliador, mas no decorrer da testagem e da entrevista nota-se que espontaneamente vai conduzindo suas atitudes e falas como no cotidiano. A avaliação psicológica periódica nas empresas possibilita que o funcionário seja acompanhado e avaliado anual ou bienalmente, dependendo do cargo. Este planejamento auxilia os gestores a tomarem conhecimento de possíveis mudanças da aptidão do seu colaborador, pois fatos do cotidiano, ao longo do tempo, podem alterar as condições psíquicas. Desta forma, predizer competências e acompanhar as habilidades dos funcionários previne situações de crise na execução das atividades nas empresas e reduz os conflitos nas relações interpessoais.

Mais da metade das rodovias brasileiras têm problemas

A 20ª Pesquisa CNT de Rodovias, realizada entre 04 de julho e 02 de agosto, incluindo toda a malha pavimentada federal e as principais rodovias estaduais do país, revelou que 58,2% de um total de 103.259 quilômetros apresentam algum tipo de problema, o que engloba pavimento, sinalização e geometria da via.

Em comparação à pesquisa do ano passado houve um aumento de 26% na quantidade de pontos críticos. O levantamento também apurou que 414 trechos apresentavam buracos grandes, queda de barreiras, pontes caídas e erosões.

O presidente da Confederação Nacional do Transporte – CNT, Clésio Andrade, observa que a baixa qualidade das estradas reflete um histórico de baixos investimentos no setor. Segundo ele, em 2015 a União investiu 0,19% do PIB em todos os modais de transporte, sendo que em rodovias o valor aplicado foi de R$ 5,95 bilhões. A Entidade avalia que a malha rodoviária nacional precisaria de investimentos na ordem de R$ 292 bilhões em obras de duplicação, construção, restauração e solução de pontos críticos.

CNT estima que Brasil precisa investir R$ 292 bilhões em rodovias

A pesquisa da CNT também destaca que no ano passado foram registrados 121 mil acidentes nas estradas federais, ocasionando um custo de R$ 11,15 bilhões, valor este que considera danos materiais, sinistros de cargas e perdas de vidas.

65 anos atrás. Muitos anos à frente.

Somos feitos de experiências e qualidade. Se estamos aqui hoje, é porque há 65 anos, profissionais realmente comprometidos, vem oferecendo aos nossos clientes o melhor em impressão. Olhamos para trás e para frente ao mesmo tempo. Pois desde o primeiro dia fomos vanguardistas. E continuamos assim, crescendo para anunciar um futuro de mais valor e reconhecimento. Primando sempre pela satisfação de nossos clientes.

www.kunde.com.br

Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Av. Rio Branco 645 - Centro - Santa Rosa RS
Fone: 55 3512.5550 - vendas@kunde.com.br

65 ANOS

Governo deve lançar programa de renovação de frota em 2017

Durante a realização do Salão Nacional do Automóvel, ocorrido em São Paulo entre 10 e 20 de novembro, o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Marcos Pereira revelou que o governo federal está discutindo com o setor automotivo um programa de renovação de frota. A intenção é colocá-lo em prática no primeiro semestre do ano que vem. Segundo o ministro, a renovação inicialmente atingiria veículos (carros, caminhões e motos) com mais de 30 anos de uso. Na sequência seriam os com mais de 25 anos, e assim sucessivamente.

A meta do governo é renovar de 880 mil a um milhão de veículos por ano. Pereira informou ainda que o governo federal discute com o Paraguai a proibição de importar veículos usados, que é feita por este país. As autoridades locais manifestaram que se trata de uma decisão complicada, que caso ocorra, será adotada de maneira gradativa.

Outro aspecto em questão são as fontes de financiamento para aquisição de veículos. O presidente da Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, Antônio Megale, queixou-se da falta de uma política industrial de longo prazo, de mais de dez anos. “Não podemos viver ano após ano sem recursos para financiar máquinas agrícolas ou linhas de financiamento para caminhões, ou ainda, contando com regras que mudam a toda hora”, declarou o dirigente.

Pesquisa da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT divulgada no final do ano passado revelou que, dos 2,32 milhões de caminhões que circulam no Brasil, 1,07 milhão pertencem a motoristas autônomos, cuja idade média é de 18 anos. As transportadoras somam uma frota de 1,25 milhão cuja média de uso é de 10,2 anos.

O ambiente de recessão da economia reduziu o faturamento das empresas e o frete do autônomo. Consequentemente, a idade da frota circulante tende a aumentar. Como comparação, em 2013, caminhões pertencentes a profissionais autônomos tinham média de 17,2 anos, enquanto a frota das transportadoras registrava 8,3 anos. Na época, a média geral era de 12,1 anos.

O futuro do transporte internacional de cargas com a Internet das Coisas

Thiago Ramos dos Santos / Diretor – CNT Alemanha
Harley Andrade / Diretor – CNT Relações Internacionais

O passo da inovação nos setores de transporte e logística vem acelerando rapidamente, principalmente por conta daquilo que hoje chamamos de Internet das Coisas, ou, da abreviação em inglês, IoT (Internet of Things). A IoT se refere à capacidade de objetos comuns se conectarem à internet e trocarem informações entre si, ajustando seus funcionamentos para melhor se adequar às situações. Por exemplo, veículos podem coletar e transmitir informações sobre o trânsito, possibilitando que sejam tomadas decisões sobre rotas e velocidade, ou fábricas podem monitorar o estado das suas entregas, incluindo temperatura, umidade, vibração e a rota que foi tomada, além de poder analisar a variação destas propriedades no tempo. Estima-se que, hoje em dia, haja 15 bilhões de dispositivos conectados e que esse número atingirá 50 bilhões em 2020.

Essa visibilidade que a IoT propicia irá mudar a forma como operadores de logística e transporte tomam decisões, considerando a forma que cargas são monitoradas, armazenadas, roteadas e entregues aos clientes. Os benefícios que a IoT pode prover se estendem por toda a cadeia de valor da logística, desde os armazéns até a última milha, ou seja, a entrega ao consumidor final. Além disso, a disponibilidade das informações e o potencial de comunicação entre os dispositivos permite que se automatizem processos de negócio, eliminando intervenções humanas e reduzindo, desta forma, falhas e custos, aumentando ao mesmo tempo a qualidade e a previsibilidade dos serviços. Em outras palavras, o IoT na logística gira em torno do monitoramento e da utilização das informações geradas para a melhoria dos serviços de armazenamento e transporte.

Hoje em dia já é possível rastrear e monitorar contêineres em um cargueiro no meio do oceano, ou até mesmo cargas em um avião em pleno voo. Para o transporte de carga internacional, os desenvolvimentos relacionados à IoT visam aumentar a velocidade do rastreamento, bem como a precisão, a previsibilidade e um outro aspecto muito importante, a segurança. Estima-se que, no mundo todo, roubos e furtos de carga custam milhões de dólares por ano aos remetentes, operadores logísticos e de transporte e aos destinatários. Estes custos consideram tanto o custo da carga em si, como os potenciais custos de perda de produção pela não chegada dos insumos, ou seja, os custos de não se ter o estoque necessário disponível. Através de IoT, operadores logísticos vão ganhar visibilidade da

sua carga com precisão de metros e em tempo-real, instantaneamente na tela dos computadores. Além disso, estarão disponíveis também todas as informações relacionadas às condições da carga, para garantir que ela chegue a tempo no local certo e completamente intacta.

Quando este nível de informação estiver disponível, individualmente para cada produto, os operadores logísticos podem começar a entender, por exemplo, se um determinado item requer atenção especial à temperatura ou se ele é particularmente frágil. Estas questões aumentam, obviamente, a complexidade do transporte. Por outro lado, geram oportunidades para os operadores melhorarem a qualidade dos serviços oferecidos e se adequarem cada vez mais às necessidades específicas de cada cliente, customizando seus serviços e aumentando a satisfação e a fidelização.

> *"A Internet das Coisas irá mudar a forma como operadores de logística e transporte tomam decisões"*

Atenta a este cenário, que é uma tendência mundial, a CNT implantou seu segundo escritório de representação internacional em Berlim, na Alemanha, estando presente também na China. A Alemanha é o país no mundo com maior Índice de Desempenho em Logística. Através de parcerias e treinamentos, a CNT visa apoiar este desenvolvimento no país.

Inovação

Tratamento térmico em embalagens de madeira

Cristina Funghetto Hasse
Engenheira Agrônoma - CREA/RS 101194-D

As embalagens e suportes de madeira são materiais utilizados para abrigar, levar e/ou acomodar mercadorias durante o transporte, não possuindo valor comercial, conforme estabelecido pela legislação.

Segundo as diretrizes da Norma Internacional de Medida Fitossanitária - NIMF nº 15 da FAO, é exigida a Certificação Fitossanitária destas embalagens de madeira e afins (embalagens, suportes e madeira para acomodação), desde que as mesmas não sejam processadas em madeira bruta e para o uso do comércio internacional.

Estas Normas determinam recomendações e orientações adequadas quanto ao manejo das embalagens de madeira, prevenindo a disseminação de pragas florestais presentes em madeira sem tratamento adequado, portanto evitando a circulação no mercado internacional.

As embalagens de papelão, plásticos, fibras, madeira industrializada (compensado), folhas, chapas, entre outros que tenham sido expostas a pressão, calor e colagem, são desobrigadas à Certificação Fitossanitária e/ou Tratamento.

Igualmente estão isentos de Certificação Fitossanitária as embalagens identificadas com a marca internacional aprovada pela FAO, que possuam as informações de código do responsável pelo tratamento, identificação do país de origem, o tipo de tratamento ao qual a embalagem ou suporte de madeira foi exposto.

Podem-se citar alguns dos procedimentos utilizados para os países que internalizaram a NIMF nº15, bem como para os países que não internalizaram a NIMF nº 15, como por exemplo: inspeção de documentos, inspeção e marca indicativa do tratamento fitossanitário (IPPC) nas embalagens de madeira, inspeção de presença de pragas, preenchimento de Requerimento para Fiscalização de Embalagens e Suportes de Madeira, entre outros.

Atualmente um dos principais e mais utilizados Tratamentos Fitossanitários com fins quarentenários para embalagens de madeira é o Tratamento Térmico – HT Heat Treatment, o qual está aprovado e homologado pelo Ministério da Agricultura e enquadra-se na legislação vigente.

O Tratamento Térmico – Heat Treatment – é realizado com calor em estufa térmica de aquecimento progressivo da madeira até 56ºC, utilizando um equipamento eletrônico que coletará os dados do tratamento fitossanitário, proporcionando agilidade na liberação de cargas por um período mínimo de 30 minutos a 2 horas.

O Tratamento Térmico pode ser realizado em qualquer local e em praticamente todo tipo de carga especial resistente à temperatura de até 80°C, sendo realizado com ar quente.

O Tratamento Térmico pode ser realizado em qualquer local e em praticamente todo tipo de carga especial resistente à temperatura de até 80°C, sendo realizado com ar quente, sem uso de produtos químicos, como o Brometo de Metila (MB), com maior responsabilidade socioambiental.

Na Câmara Portátil são realizados por módulos de aquecimento conectados a um container marítimo de qualquer medida (20' ou 40', standard ou HC) em cargas dentro do container. O tempo de exposição é rápido, em torno de uma hora e trinta minutos, prático e extingue a movimentação do material.

A unidade de tratamento trata, em média, quatro vezes mais madeira quando comparado a um tradicional caminhão-estufa e o consumo de gás é muito inferior.

O Tratamento Térmico pode ser realizado em: Estufa Fixa – Câmara Portátil de Tratamento Térmico e Acoplagem em Container - Variação simplificada de Tratamento Térmico - Processo da Câmara Portátil.

O Tratamento Térmico substitui a fumigação com Brometo de Metila (MB), presente no Protocolo de Montreal como um dos principais causadores de danos à camada de ozônio e/ou o expurgo por Fosfina (FO).

O tempo de quarentena para exportação diminui em até 10 dias (exemplo do uso de Fosfina para exportação de toras com casca). Com isso há uma diminuição nos custos de movimentação e armazenagem, sem contar com a diminuição significativa no impacto ambiental.

Contudo, conclui-se que o Tratamento Térmico possui maior agilidade na execução do processo, podendo ser realizado em qualquer local. Além disso, a facilidade ocorre pelas variações na forma de realização (estufa fixa, câmara portátil), pelo menor tempo de exposição, não agredindo o meio ambiente e a saúde dos envolvidos no processo, sendo a única alternativa aceita internacionalmente, uma vez que é ecologicamente correto.

CONTRAN adia obrigatoriedade de placas do Mercosul

Uruguai e Argentina já adotam o novo sistema

No dia 08 de setembro o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN publicou a Resolução 620 que novamente posterga o sistema de Placas de Identificação de veículos no padrão disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/14.

Os representantes do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai anunciaram a padronização em setembro de 2014 e projetavam o início de sua aplicação já em 2016. O órgão justifica o adiamento pela ausência de sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Só a partir de um ato do DENATRAN começará a contar o prazo de um ano para o início da adoção, em cronograma similar ao anterior, primeiramente em veículos novos, transferidos de município ou com troca de categoria.

Em maio deste ano o CONTRAN havia regulamentado e confirmado o início da adoção para 1º de janeiro de 2017, com prazo final de 2020 para todos os veículos em circulação terem a placa do Mercosul.

O Uruguai foi o primeiro país a começar a implementação do sistema, e os argentinos começaram a emplacar carros novos com o modelo do Mercosul em abril.

A redação do Art.7º indica os novos prazos e processos a serem considerados:

"Art. 7° A placa de Identificação Veicular no padrão MERCOSUL deverá seguir o seguinte cronograma:

I - No prazo de 01 (um) ano a partir de ato do DENATRAN que ateste a implementação no Brasil do sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes do MERCOSUL, conforme disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/14, veículos a serem registrados, em processo de transferência de município ou de propriedade, ou quando houver a necessidade de substituição das placas, deverão ser identificados com Placas de Identificação Veicular com película microesférica conforme Tabela II do Anexo desta Resolução, sendo facultada a antecipação pelos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, mediante autorização do DENATRAN.

II - No prazo de 04 (quatro) anos a partir de ato do DENATRAN que ateste a implementação no Brasil do sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes do MERCOSUL, conforme disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/14, todos os veículos em circulação deverão possuir Placas de Identificação Veicular no padrão MERCOSUL.

III - No prazo de 05 (cinco) anos a partir de ato do DENATRAN que ateste a implementação no Brasil do sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes do MERCOSUL, conforme disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/14, caso a película microprismática esteja adequada tecnologicamente para o revestimento das Placas de Identificação Veicular, os veículos a serem registrados, em mudança de município ou quando houver a necessidade de substituição das placas, deverão ser identificados com esta película, seguindo os requisitos mínimos da Tabela III desta Resolução e normativos do DENATRAN a serem publicados em conjunto com o INMETRO."

Mercedes-Benz vai construir campo de provas de caminhões e ônibus no Brasil

Inauguração está prevista para o segundo semestre de 2017

A Mercedes-Benz anunciou o início das obras do maior e mais completo campo de provas do Brasil totalmente dedicado a caminhões e ônibus. Com investimento inicial de R$ 70 milhões, o local abrigará, num terreno de 1,3 milhão de metros quadrados, uma estrutura especializada e 18 pistas de asfalto, concreto e terra, numa extensão total de 25 km para os mais variados tipos de testes.

"Esse moderno e avançado campo de provas ampliará notavelmente a nossa capacidade de desenvolvimento tecnológico de caminhões e ônibus, consolidando a unidade brasileira como referência muito importante para a Daimler e para o setor automobilístico no País", afirma Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

Será um dos mais modernos campos de prova do mundo

Com obras de terraplanagem já em execução, o início de operação do campo de provas está programado para o segundo semestre de 2017. Este será o maior e mais completo do Hemisfério Sul para desenvolvimento e homologação de caminhões e ônibus, bem como o maior da Daimler fora da Alemanha.

Localizado em Iracemápolis, no interior de São Paulo, o campo de provas da Mercedes-Benz do Brasil tomará por base um modelo similar ao da Daimler em Wörth, na Alemanha, um dos mais modernos do segmento de veículos comerciais da Companhia e também do setor em todo o mundo. Com isso, poderão ser realizados, aqui no Brasil, testes e ensaios com o mesmo rigor e padrão técnico e métrico seguidos por outras plantas do Grupo.

Nova pista trará ganhos de produtividade e know-how

Por meio do investimento em seu próprio campo de provas, a Mercedes-Benz do Brasil garante e amplia os recursos para o desenvolvimento do produto nacional, visando, em primeiro lugar, o cliente e suas demandas específicas para um mercado tão competitivo quanto o brasileiro. Essa unidade será um laboratório que simulará, em condições reais, situações de tráfego, segurança e comportamento dos veículos que estarão em breve nas estradas.

A robustez será um grande destaque na realização de severos testes no Brasil. Com isso, o campo de provas ganhará um inestimável know-how e estará apto para oferecer serviços em âmbito mundial.

O campo de provas trará ganhos de produtividade para a Mercedes-Benz do Brasil na execução de testes e no desenvolvimento de caminhões e ônibus. Isso se deve ao fato de que todas as atividades estarão concentradas num mesmo local, o que inclui variados testes funcionais, de ruído, estruturais e off-road, além de homologações de itens de segurança, e emissões gasosas.

Além das pistas, o centro de testes terá uma estrutura de apoio com salas, computadores, rede de TI e oficina mecânica. Contará ainda com o suporte da fábrica de automóveis no que se refere à segurança, atendimento médico, alimentação e outros serviços aos cerca de 60 colaboradores da equipe, que já atuavam no Centro de Desenvolvimento Tecnológico da Empresa na fábrica de São Bernardo do Campo.

Esse novo marco histórico consolida o papel da Mercedes-Benz do Brasil como importante polo de desenvolvimento de veículos comerciais da Daimler. Além disso, reforça o compromisso da empresa com a evolução tecnológica de caminhões e ônibus no País, o que teve início, há 53 anos, com a criação da área de Engenharia de Produto em 1963.

Rigabras adota normas ISO de gestão e operações

A Rigabras foi fundada em 2002, a partir da experiência anterior de seus proprietários, que atuavam como executivos em outras empresas do setor. O empreendimento já tem 14 anos e nasceu da confiança no futuro e no Brasil.

Nos primeiros meses de existência a transportadora buscou formar sua frota. No sexto mês de atividade (abril de 2003) a Rigabras conseguiu dispor dos Documentos de Idoneidade para trabalhar no Transporte internacional de cargas entre o Brasil e Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai.

Os oito primeiros anos foram de gradativos investimentos em frota, que se expandiu de acordo com o crescimento do volume de transporte. Neste período a empresa consolidou uma frota de 20 caminhões (conjuntos).

O ano de 2010 marca a trajetória da transportadora pela obtenção dos certificados ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004, que definiram um padrão de gestão e operações de referência internacional. Seus proprietários estão convencidos que essas certificações são essências para o funcionamento adequado de qualquer empresa organizada. Atualmente a Rigabras está renovando suas certificações ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e implementando a norma OHAS 18.001(define requisitos de gestão de saúde e segurança ocupacional).

Outro importante passo em direção ao futuro foi a compra do terreno em maio de 2014, e o início da construção do terminal logístico Uruguaiana. Inaugurado em setembro de 2015, o novo terminal tem área coberta de 4.200 m² e pátio de 6.000 m². As instalações estão habilitadas como armazém geral. O prédio está equipado com 40 câmeras full HD, segurança 24 horas, gerador de 100 kva, alarmes, empilhadeiras novas de diversas capacidades de carga, entre outras ferramentas.

Os diretores da Rigabras apostam no crescimento do Transporte Internacional nos próximos anos, que atualmente representa 85% seu faturamento.

Num mercado altamente competitivo como o do Transporte a empresa tem investido na capacitação de seus colaboradores, tem uma Diretoria comprometida e envolvida nos aspectos estratégicos e operacionais, frota atualizada com capacidade máxima de transporte em volume e peso. Com os sistemas satelital principal (Autotrac) e redundante (Sitrack), a Rigabras garante a segurança dos bens que lhe são confiados para transportar. Preocupada com meio ambiente, recicla a água de chuva, otimiza a vida útil dos pneus empregando o sistema de RFID, utiliza ARLA nos caminhões para reduzir a emissão de poluentes.

A Rigabras projeta seu futuro como uma empresa que se mantém focada em obter sempre a satisfação de seus clientes, busca o

crescimento organizacional e oferece aperfeiçoamento profissional aos seus corpo funcional.

A organização é sócia da ABTI desde 2008. Seus dirigentes sentem-se satisfeitos com o trabalho da Associação, que na sua visão é muito útil e eficiente para interagir com Brasília. Por outro lado, constata que a Entidade não logra o mesmo êxito quando interage com os problemas gerados nos demais países, o que os leva a sugerir que se invista mais neste campo.

Estrutura da Empresa

Matriz – Uruguaiana/RS
Unidades operacionais
Brasil
São Paulo/SP
Foz do Iguaçu/PR
Jaguarão/RS
Argentina
Buenos Aires
Mendoza
Rosário
Paso de los Libres
Chile
Los Andes
Paraguai
Ciudad del Este
Uruguai
Montevideo
Países atendidos
Brasil, Argentina, Chile, Bolívia, Paraguai, Uruguai

Porto Mauá projeta Aduana integrada

A cidade de Porto Mauá, situada ao noroeste do Rio Grande do Sul, tem projeto de aduana integrada no lado brasileiro. Esta será a primeira aduana integrada via balsa no RS. O fácil acesso com a Argentina através de seu porto internacional alfandegado, faz deste município um local estratégico para o transporte de importação e exportação, bem como para instalação de empresas e indústrias que tenham comércio internacional com a Argentina e Paraguai.

O Porto Alfandegado de Porto Mauá-BR/Alba Pose-AR vem se tornando a destacada opção para importação e exportação. Inúmeras empresas estão utilizando o porto para fazer a travessia de sua produção, seja de cereais, maquinaria, peças automotivas ou bens de consumo. Multinacionais como a Toyota, GM, Fiat, John Deere e AGCO estão utilizando este ponto de fronteira para operar suas cargas de peças automotivas e equipamentos, pela agilidade e infraestrutura proporcionadas neste porto.

A comunidade regional também reivindica a construção de uma ponte internacional neste ponto de fronteira, justificando que este porto apresenta o maior movimento de turistas por transposição via balsa. O mesmo já está acontecendo na aduana via balsa, que até o mês de setembro atingiu R$ 109,6 milhões de reais em divisas de importação e exportação com a Argentina. A Aduana de Porto Mauá tem se destacado por sua agilidade, o que se constitui num novo aspecto de atratividade.

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	das 8h às 19h				
Jaguarão (RS)	Concessionária ELOG	8h às 12h e das 13h30 às 19h		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
Aceguá (RS)	Receita Federal	10h às 18h		14h às 18h		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária ELOG	das 8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	das 8h. às 12h e das 13h30min às 17h30min				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária ELOG	8h às 22h	sábados e feriados das 8h às 15h	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 20h	das 8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	das 7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	
	Receita Federal	das 8h às 20h	das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 14h às 18h				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		7h30 às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária ELOG	7h30min às 2h10min	8h às 12h30min	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	das 7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	das 7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h		8h às 17h30	8h às 17h30	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	8h às 12h	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	das 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	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 parametrizações em canal verde.

Área de Controle Integrado

Concessionária Permissionária	Responsável	Operação Aduaneira	Telefone para contato
Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Elog Logística	Darlan Ribeiro Souza	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Elog Logística	Francisco Damilano	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Elog Logística	Roger da Costa Mendes Ribeiro	Importação e Exportação	(53) 3261-1277

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

Sub-Contratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da reunião bilateral Br-Ar realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral Br-Py realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVIII Reunião Bilateral Br-Uy realizada em 09 e 10/02/2006
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada até 10/10/2016

MIC/DTA e CRT: Deverão serem emitidos pela empresa contratante

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS: Deverá ser emitido pela empresa contratada.

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: Deverá ser emitido pela empresa contratante (campo 03 do CRT)

Intercâmbio de Tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral Br-Ar realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2007
Uruguai	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada até 10/10/2016

Fluxo do TRIC
Outubro 2016

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 (anteriores / atual)		
Porto	Jan-Out/15	Jan-Out/16	Variação	Set/16	Out/16	Variação2	Out/15	Out/16	Variação3	Nov/14 Out/15	Nov/15 Out/16	Variação4
Itaqui - BR / Alvear - AR												
Importação	1.194	3.307	176,97%	450	389	-13,56%	69	389	463,77%	1.461	3.569	144,28%
Exportação	187	315	68,45%	29	47	62,07%	7	47	571,43%	244	373	52,87%
Total	1.381	3.622	162,27%	479	436	-8,98%	76	436	473,68%	1.705	3.942	131,20%
S. Borja - BR / Stº Tomé - AR												
Importação	23.197	23.126	-0,31%	2.311	2.284	-1,17%	2.198	2.284	3,91%	27.677	26.466	-4,38%
Exportação	29.205	28.269	-3,20%	3.023	3.157	4,43%	3.353	3.157	-5,85%	36.096	33.950	-5,95%
Total	52.402	51.395	-1,92%	5.334	5.441	2,01%	5.551	5.441	-1,98%	63.773	60.416	-5,26%
Porto Xavier - BR / San Javier - AR												
Importação	5.129	6.814	32,85%	464	444	-4,31%	462	444	-3,90%	5.617	7.600	35,30%
Exportação	2.384	2.497	4,74%	560	293	-47,68%	178	293	64,61%	2.654	2.756	3,84%
Total	7.513	9.311	23,93%	1.024	737	-28,03%	640	737	15,16%	8.271	10.356	25,21%
Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	7.064	6.340	-10,25%	540	510	-5,56%	586	510	-12,97%	8.501	7.626	-10,29%
Exportação	4.273	7.076	65,60%	810	673	-16,91%	472	673	42,58%	4.980	8.034	61,33%
Total	11.337	13.416	18,34%	1.350	1.183	-12,37%	1.058	1.183	11,81%	13.481	15.660	16,16%
Uruguaiana - BR / Paso de los Libres - AR												
Importação	32.823	32.561	-0,80%	3.648	3.531	-3,21%	2.986	3.531	18,25%	41.382	38.094	-7,95%
Exportação	70.661	74.961	6,09%	7.615	7.463	-2,00%	8.101	7.463	-7,88%	83.213	89.944	8,09%
Total	103.484	107.522	3,90%	11.263	10.994	-2,39%	11.087	10.994	-0,84%	124.595	128.038	2,76%
Porto Mauá - BR / Alba Posse - AR												
Importação	0	30	0	-	-		0	-		0	30	0,00%
Exportação	0	629	0	144	196	36,11%	0	196	0,00%	0	629	0,00%
Total	0	659	0	144	196	36,11%	0	196	0,00%	0	659	0,00%
Foz do Iguaçu - BR / AR												
Imp. PTN		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Exp. PTN		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Total		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Aceguá - BR / Acegua - UY												
Importação	1.596	1.511	-5,33%	305	471	54,43%	186	471	153,23%	2.003	1.714	-14,43%
Exportação	656	1.039	58,38%	95	160	68,42%	116	160	37,93%	780	1.314	68,46%
Total	2.252	2.550	13,23%	400	631	57,75%	302	631	108,94%	2.783	3.028	8,80%
Barra do Quarai - BR / Bella Unión - UY												
Importação	73	525	619,18%	83	84	1,20%	2	84	4100,00%	168	526	213,10%
Exportação	1.376	1.570	14,10%	240	256	6,67%	268	256	-4,48%	1.684	1.855	10,15%
Total	1.449	2.095	44,58%	323	340	5,26%	270	340	25,93%	1.852	2.381	28,56%
Chuí - BR / Chuy - UY												
Importação	5.194	5.490	5,70%	635	624	-1,73%	501	624	24,55%	7.404	6.434	-13,10%
Exportação	12.845	13.848	7,81%	1.473	1.540	4,55%	1.272	1.540	21,07%	15.607	17.064	9,34%
Total	18.039	19.338	7,20%	2.108	2.164	2,66%	1.773	2.164	22,05%	23.011	23.498	2,12%
Jaguarão - BR / Rio Branco - UY												
Importação	6.254	8.606	37,61%	1.041	1.001	-3,84%	602	1.001	66,28%	7.691	9.760	26,90%
Exportação	8.090	8.753	8,20%	847	999	17,95%	983	999	1,63%	9.728	10.679	9,78%
Total	14.344	17.359	21,02%	1.888	2.000	5,93%	1.585	2.000	26,18%	17.419	20.439	17,34%
Quaraí - BR / Artigas - UY												
Importação	152	750	393,42%	69	59	-14,49%	4	59	1375,00%	240	781	225,42%
Exportação	129	169	31,01%	17	32	88,24%	14	32	128,57%	172	226	31,40%
Total	281	919	227,05%	86	91	5,81%	18	91	405,56%	412	1.007	144,42%
S. Livramento - BR / Rivera - UY												
Importação	2.883	4.593	59,31%	663	506	-23,68%	309	506	63,75%	3.468	5.031	45,07%
Exportação	5.970	5.348	-10,42%	455	535	17,58%	562	535	-4,80%	7.307	6.682	-8,55%
Total	8.853	9.941	12,29%	1.118	1.041	-6,89%	871	1.041	19,52%	10.775	11.713	8,71%

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 (anteriores / atual)		
Porto	Jan-Out/15	Jan-Out/16	Variação	Set/16	Out/16	Variação2	Out/15	Out/16	Variação3	Nov/14 Out/15	Nov/15 Out/16	Variação4
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. PIA		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Exp. PIA		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. Oper. Noturna		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Total		Não especificado		Não especificado				Não especificado			Não especificado	
Foz do Iguaçu - BR / AR / PY												
Total	120.711	150.817	37,95%	18.264	17.444	-4,49%	10.550	17.444	65,34%	120.192	159.158	32,42%
Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY												
Importação	7.461	15.647	109,72%	1.923	1.906	-0,88%	1.717	1.906	11,01%	11.369	18.380	61,67%
Exportação	2.910	2.253	-22,58%	437	45	-89,70%	134	45	-66,42%	3.803	2.898	-23,80%
Total	10.371	17.900	72,60%	2.360	1.951	-17,33%	1.851	1.951	5,40%	15.172	21.278	40,25%
Guaíra -BR / Salto del Guaíra - PY												
Importação	4.348	11.164	156,76%	1.445	1.326	-8,24%	889	1.326	49,16%	4.672	13.086	180,09%
Exportação	1.181	3.170	168,42%	371	174	-53,10%	217	174	-19,82%	1.213	3.748	208,99%
Total	5.529	14.334	159,25%	1.816	1.500	-17,40%	1.106	1.500	35,62%	5.885	16.834	186,05%
Corumbá-BR / Puerto Suarez -BO												
Importação	2.440	2.900	18,85%	464	416	-10,34%	173	416	140,46%	2.971	3.364	13,23%
Exportação	24.500	27.893	13,85%	2.898	2.423	-16,39%	2.660	2.423	-8,91%	29.706	33.382	12,37%
Total	26.940	30.793	14,30%	3.362	2.839	-15,56%	2.833	2.839	0,21%	32.677	36.746	12,45%

Fontes de Informação

Receita Federal do Brasil: Uruguaiana, Chuí, São Borja, Dionísio Cerqueira, Itaqui, Porto Xavier, Santa Helena, Guaíra, Aceguá e Barra do Quaraí

Elog Logística: Foz do Iguaçu, Jaguarão e Santana do Livramento

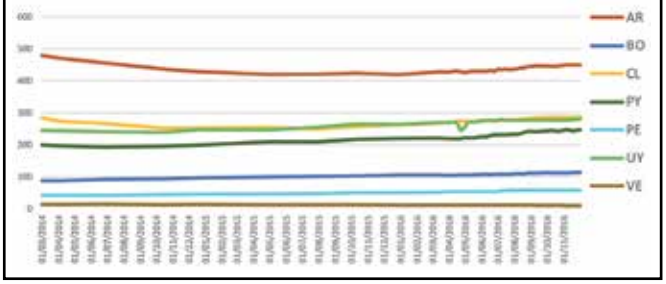
Agesa: Corumbá

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

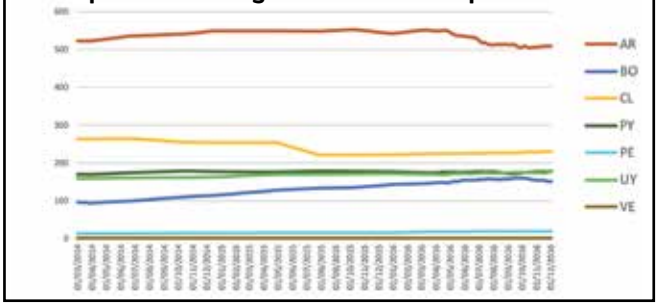
* **Foz do Iguaçu/PR:** Operação Noturna (Importação de grãos agranel do PY)

TRIC em números
Outubro 2016

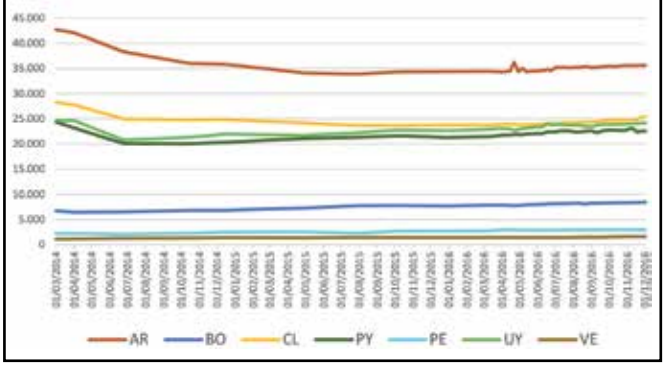
Empresas brasileiras habilitadas por destino



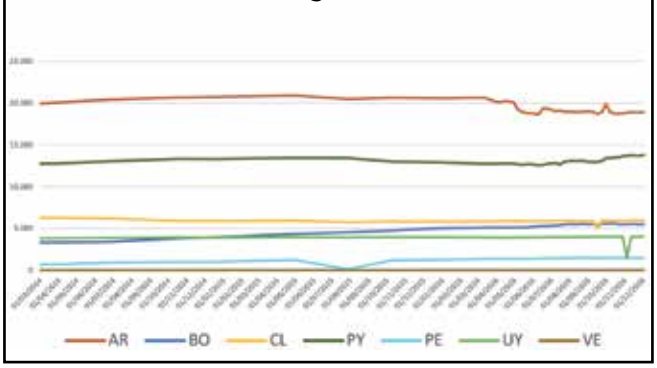
Empresas estrangeiras habilitadas por destino



Frota brasileira habilitada



Frota estrangeira habilitada



Feriados internacionais

JANEIRO

01 Ano Novo

Confraternização Universal

06 Dia das Crianças

FEVEREIRO

27 Carnaval

28 Carnaval

MARÇO

01 Dia dos Heróis

24 Dia da Memória pela Verdade e Justiça

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Carnaval	24/02/2017 (sexta-feira)	16:00 às 24:00
	25/02/2017 (sábado)	06:00 às 12:00
	28/02/2017 (terça-feira)	16:00 às 24:00
	1°/03/2017 (quarta-feira)	06:00 às 12:00
Semana Santa	13/04/2017 (quinta-feira)	16:00 às 24:00
	14/04/2017 (sexta-feira)	06:00 às 12:00
	16/04/2017 (domingo)	16:00 às 24:00

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Domingo, 15 de Janeiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Segunda-feira, 16 de Janeiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Terça-feira, 31 de Janeiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Quarta-feira, 01 de Fevereiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Sexta-feira, 24 de Fevereiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Sábado, 25 de Fevereiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Terça-feira, 28 de Fevereiro	das 20h às 23h59min	Sem informação
Quinta-feira, 23 de Março	das 20h às 23h59min	Sem informação
Sexta-feira, 24 de Março	das 20h às 23h59min	Sem informação
Domingo, 26 de Março	das 20h às 23h59min	Sem informação

Fonte: www.seguridadvial.gov.ar

CNT | Confederação Nacional do Transporte

2016

Resultado de anos de comprometimento com a transformação do setor de transporte, a CNT identificou e consolidou neste Anuário dados de todos os modais com o objetivo de estruturar o acesso a informações e incentivar estudos necessários à dinamização do transporte brasileiro.

Acesse: anuariodotransporte.cnt.org.br

ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE | 2016

Estatísticas consolidadas

No caminho da evolução.

Em breve...

2017

ABTI
Associação Brasileira
de Transportadores Internacionais

ABTI

abti

1973