revista Cenário do Transporte

ANO XII - EDIÇÃO 47 - 2018

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Ministério da Agricultura simplifica fiscalização agropecuária

Declaração Agropecuária do Trânsito Internacional DAT determina níveis de fiscalização:

VERDE
Vistoria dispensada

AMARELO
Analisa documentos e libera carga

VERMELHO
Vistoria obrigatória

CINZA
Procedimento especial de auditoria

SENAT vai ofertar cursos para o Transporte Internacional

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

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

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

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

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

Amanda Busnello
Registros e Licenças
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 209

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

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

associacaoabti

abtint

abti

abti

"2018 tem muito a nos oferecer"

A tecnologia trabalhando por um transporte mais ágil

Em um país que lentamente recupera-se de um longo ciclo de recessão, o transporte rodoviário internacional de cargas tem motivos para vislumbrar um Brasil mais competitivo em suas operações. Usualmente comprometido com inúmeras formalidades próprias do comércio exterior, um dos desafios do setor público é conferir mais agilidade aos seus processos, permitindo que o país amplie sua participação na economia global. Nos últimos anos a Receita Federal tem avançado na implementação da tecnologia de informação para agilizar e simplificar os trâmites de importação/exportação, com nítidos ganhos para todos os envolvidos. Agora é a vez do Ministério da Agricultura se incorporar a esta visão. A Instrução Normativa 39 do MAPA introduziu um documento declaratório (DAT) pelo qual se define quatro níveis de fiscalização. A visão deste processo por meio digital é acelerar a liberação das cargas. Nossa edição traz os esclarecimentos sobre estas mudanças, bem como entrevista Fernando Mendes, diretor geral do VIGIAGRO.

Infelizmente, em sentido inverso, a busca por um padrão nacional de vistoria da ANVISA causou grandes prejuízos ao setor nos primeiros meses de 2018. A ABTI, como sempre faz, trabalhou firmemente para resgatar as condições anteriores e impedir que caminhões ficassem dias parados em decorrência de um sistema de agendamento mal concebido.

Mas 2018 ainda tem muito a nos oferecer: neste ano nossa Associação vai estimular que as empresas se incorporem ao Programa OEA, um novo e importante passo na agilização das transposições de fronteiras. Estamos ofertando cursos introdutórios ao Programa nas principais cidades do país, visando esclarecer como se pode obter este certificado internacional.

Por fim, destaco que em 2018 celebramos 45 anos da existência da ABTI, uma Entidade que revela toda a sua maturidade e sua firma vocação em atender o Transportador Internacional, num trabalho que muito nos engrandece como setor empresarial.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

Ministério da Agricultura adota novos critérios para fiscalização nas fronteiras

Instrução Normativa 39 deverá simplificar controles e reduzir tempo de espera dos caminhões.

ABTI e MDIC realizam palestra em Assembleia da Câmara Interamericana de Transportes

06-07

Associação promove cursos para divulgar Programa OEA

14-15

Anvisa muda sistema de agendamentos e causa prejuízos ao Transporte Internacional

16

Sumário

ANO XII – EDIÇÃO 47 – 2018

TRANSPORTE
ABTI intercede pela segurança pública e do transporte em Uruguaiana **07**

INTERNACIONAL
ANTT habilita dois novos pontos de passagem com a Argentina **08**

GERAL
Procomex destaca realizações para reduzir tempos nas fronteiras **09**

ENTREVISTA
Fernando Mendes, coordenador geral do Vigiagro explica que o órgão vai trabalhar pelo gerenciamento dos riscos na fiscalização. **10-11**

ENTIDADE
ABTI adota praça principal de Uruguaiana **12**

MERCADO
Comércio eletrônico terá legislação própria no Mercosul **13**

RECURSOS HUMANOS
Senat vai desenvolver cursos específicos para o Transporte Internacional **18**

EVENTOS
Transporte Internacional marcará presença na 20ª TranspoSul **24**

ASSOCIADAS
Loga Logística foi pioneira no transporte internacional de produtos perigosos **32**

TRANSPORTE
O Canal Verde mapeia o transporte no Brasil , por João Paulo de Souza - gerente de Fiscalização da ANTT **27-29**

JURÍDICO
O ATIT nas relações jurídicas do Transportador Internacional, por Tadeu Moreira Campelo Filho - Advogado **30-31**

ENTIDADE
Equipe da ABTI recebe treinamento para combate de incêndio e primeiros socorros **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
Mauir S. Chaves
Diretor de Assuntos Políticos
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Ezequiel Roman
Marcos Egídio Battistella
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman

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

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

COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br - Ramal 208

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Billy James Stringhini

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

ABTI/MDIC proferem palestra em Assembleia da CIT

O presidente da ABTI, Francisco Cardoso, juntamente com Flávio Augusto Trevisan Scorza, coordenador do Departamento de Competitividade do Comércio Exterior – DECOE e secretário de Comércio Exterior - SECEX do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC, proferiram a palestra "Janela Única de Comércio Exterior e Operador Econômico Autorizado (OEA): Como eles podem reduzir a burocracia, aumentar a produtividade sem comprometer a segurança?", durante a realização da XXIX Assembleia Geral Ordinária da CIT, ocorrida em Brasília, entre 26 e 28 de fevereiro. Cardoso assinala que o convite para a participação do MDIC visou complementar uma apresentação sobre o custo da ociosidade das aduanas, feita na Assembleia anterior, transcorrida em Arequipa, no Peru.

O objetivo da ABTI foi de mostrar para outros países que o governo brasileiro está trabalhando de forma integrada com o setor privado para identificar os gargalos, visando reduzir tempos de liberação de cargas em aduanas, através da simplificação e digitalização de processos.

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais é uma das entidades que com representação na Câmara Interamericana de Transportes (CIT), criada no

dia 25 de maio de 2002 e atualmente composta por entidades de 18 países das Américas, tendo como objetivo de ser um foro de discussão e indicação das tendências para o setor de transporte.

A Entidade define sua missão como a integração dos países do Continente Americano, proporcionando o bem estar social, o desenvolvimento e o crescimento econômico. Sua visão de futuro é de que o efeito da globalização aproximará os povos e as economias do continente, sendo que o transporte, de pessoas e de bens, será o meio de locomoção nos caminhos desta integração.

Condecoração

No primeiro dia da Assembleia, Francisco Cardoso recebeu a condecoração OMITrans (Ordem do Mérito Interamericano dos Transportes), concedida pela CIT em reconhecimento pela contribuição dada pelo homenageado ao desenvolvimento e ao progresso do setor de transporte. Também foi agraciado com a medalha, Esteban Canteros, diretor da Qbox, empresa associada da ABTI.

Associação pede aumento da segurança pública no caminho do Mercosul

Com o propósito de manter a segurança no transporte rodoviário internacional, Gladys Vinci, gerente executiva da ABTI, representou a Entidade numa comitiva de lideranças de Uruguaiana que se reuniu no dia 21 de dezembro, em Porto Alegre, com o secretário de Segurança do RS, Cezar Schirmer. Um dos itens da pauta foi a importância da criação de um corredor seguro para o Mercosul. Vinci sustentou que a fronteira oeste precisa receber maior atenção do estado e do governo federal. "É imprescindível o uso de estratégias inteligentes, tecnologia e inovação, já que todos os organismos possuem dificuldade no aumento imediato de efetivo", acrescentou ela. O tema é de grande importância para a cidade, pois é ponto de convergência do transporte internacional para a Argentina e o Chile.

O encontro contou com a participação do deputado estadual Frederico Antunes, do secretário de Segurança de Uruguaiana, José Clemente, do presidente do Sindimercosul, Jorge Frizzo, bem como de representantes do legislativo da cidade, promotoria e OAB.

Caminhões ficam sujeitos a furtos nas imediações do Porto Seco

ANTT habilita dois novos pontos de fronteira no Sul do Brasil

O Diário Oficial da União publicou duas resoluções da ANTT habilitando dois novos pontos de fronteira com a Argentina. Santo Antônio do Sudoeste/PR, cidade dividida apenas por uma pequena ponte sobre o Rio Santo Antônio, da municipalidade de San Antonio/Misiones, dista apenas 26 quilômetros de Dionísio Cerqueira/SC.

A segunda cidade habilitada é Paraíso/SC, situada a 23 quilômetros de São Miguel do Oeste/SC e 57 de Dionísio Cerqueira/SC. Neste caso, a primeira municipalidade argentina, ao entrar no país, é San Pedro, distante 47 quilômetros.

Para que possam ser utilizadas pelo transporte de cargas, agora as cidades dependem de estrutura da Receita Federal.

Procomex faz balanço de suas realizações em 2017

No relatório em que o Instituto Aliança Procomex faz um balanço de suas atividades em 2017, a Entidade destaca que sua atuação tem sido fundamental para ajudar a avançar a agenda que o Brasil vem adotando na modernização e simplificação dos processos aduaneiros. O documento cita o Portal Único de Comércio Exterior e o Programa de Operador Econômico Autorizado como exemplos, dimensionando que o Portal Único deverá resultar na redução de 13 para 8 dias nos processos de exportação, e de 17 para 10, nas importações.

O Procomex mapeou os fluxos aduaneiros, em método que tem facilitado a colaboração entre o setor público e o privado. As interfaces com a Receita Federal do Brasil, e mais recentemente com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, tem auxiliado no desenvolvimento do Portal Único.

Entre os aspectos destacados no relatório, destaca-se o envolvimento do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para desenvolver o Programa OEA Integrado. A Entidade contribuiu diretamente no estabelecimento de critérios frente à integração RFB-MAPA, resultando em uma gestão de riscos mais eficiente, com redução de custos e tempos para as empresas.

O balanço do ano também registra a realização de 60 cursos de capacitação do novo processo de exportação – DU-E, em que foram treinados 750 profissionais do setor privado. A ABTI esteve integrada na realização destes cursos em diferentes cidades.

O Procomex cita ainda sua participação (setor privado) no Subcomitê de Cooperação do CONFAC – Comitê Nacional de Facilitação de Comércio, que realizou sua primeira reunião em fevereiro de 2017. Um desdobramento deste vínculo foi a participação no Grupo Técnico "Controle e Fiscalização de Embalagens e Suportes de Madeira", também subordinado ao CONFAC, e cujo objetivo é aprimorar os procedimentos de controle e fiscalização de embalagens e suportes de madeira utilizadas no acondicionamento de mercadorias em operações de importação ou trânsito pelo Brasil.

Atualmente o Procomex está trabalhando no mapeamento bilateral Brasil-Argentina focado na importação/exportação terrestre de autopeças.

A Aliança Procomex foi instituída em 2004. ABTI é uma das 81 entidades integrantes da Instituição que trabalha pela modernização dos processos de comércio exterior do Brasil.

"A simplificação da fiscalização vai fortalecer a defesa agropecuária do Brasil"

Fernando Augusto Pereira Mendes - Coordenador geral do CGVIGIAGRO

A Instrução Normativa 39 moderniza a fiscalização internacional do Ministério da Agricultura. É um importante avanço num tema nevrálgico ao transporte internacional. Para analisar os principais aspectos da IN e seus efeitos práticos, entrevistamos Fernando Augusto Pereira Mendes, coordenador-geral do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – CGVIGIAGRO, organismo da Secretaria de Defesa Agropecuária - MAPA.

Mendes é natural de Curitiba/PR, graduado em Engenharia Agronômica pela Universidade Federal do Paraná e em Química Ambiental, pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Cursou pós-graduação em Proteção de Plantas pela Universidade Federal de Viçosa/MG. Ele ingressou no MAPA em 2007. Antes de assumir a coordenação do VIGIAGRO, em agosto de 2016, trabalhou nas fronteiras de Santa Helena e Foz do Iguaçu, no Paraná.

O coordenador explica que assumiu o cargo com três grandes metas: reformular a base legal que estabelece o modo de trabalho do VIGIAGRO (IN 39); prover à sua área um novo sistema informatizado robusto e moderno; e viabilizar uma nova forma de fiscalização, que ele antecipa estar em fase de acabamento. Essa última iniciativa está às vésperas de ser apresentada ao setor privado. Trata-se do Programa FAST-VIGIAGRO (Programa para Facilitação e Simplificação do Trânsito Agropecuário Internacional).

Cenário do Transporte - A nova forma de fiscalização manterá o mesmo nível de segurança dos produtos?

Fernando Mendes -A ideia é aumentar o nível de segurança para o país, pois o gerenciamento de riscos será definido em níveis: vai melhorar a qualidade da fiscalização, pois ela será mais pesada onde for necessário, e menor nos produtos de baixo risco. A simplificação não fragiliza, e sim fortalece a defesa agropecuária no Brasil. Estamos promovendo um reposicionamento da fiscalização direcionando esforços para onde o risco é maior.

P- É plausível supor que com tais medidas o Brasil deixará de ser a economia mais fechada do G20?

R- A agricultura é uma das peças no tabuleiro. Existe um esforço do MDIC, Receita Federal e Ministério da Agricultura para desburocratizar o Brasil. Esta é a nossa ação para facilitar o trânsito, com segurança e mais agilidade, e com menores custos para o setor produtivo.

P- Numa exposição feita no ano passado, em Porto Alegre, o Sr. informou que a nova forma de fiscalizar está em conformidade com o OEA, de padrão mundial. Foi esta a referência adotada pelo MAPA para nortear os procedimentos?

R- A nova Instrução Normativa estabelece os princípios que orientam o funcionamento do VIGIAGRO. E dentre eles estão a facilitação do comércio internacional seguro bem como a intervenção coordenada com os demais órgãos da administração pública. A integração do MAPA ao Programa OEA está nesse contexto, colocando o Brasil como referência mundial nessa seara. Esperamos formalizar essa integração ainda no primeiro quadrimestre do ano. Importante destacar que existem projetos-piloto em curso e com excelentes re-

sultados para o setor privado assim como para o Estado.

P- O Sr. também referiu mais transparência e previsibilidade com o novo modelo. Como será acessada esta transparência?

R- A IN 39 estabelece princípios, objetivos, critérios e em seus anexos discrimina tudo quanto à forma de fiscalizar. Fica fácil saber como o Vigiagro opera, e quais são seus protocolos de trabalho. É possível fazer o acompanhamento online da fiscalização. Isso confere transparência no trabalho, que também é mais interativo.

P- A DAT – Declaração Agropecuária de Trânsito é uma síntese do processo de fiscalização/documentação?

R- Sim, é uma mudança de postura da fiscalização. Antes se preenchia um requerimento. Agora passa a ser uma declaração. Assim o VIGIAGRO preserva o controle de todas as operações mas poderá atuar através da fiscalização e da inspeção física apenas em casos necessários. É uma mudança de cultura através do gerenciamento de riscos.

P-Percentualmente, como serão aplicados os quatro canais de fiscalização?

R- Estes índices não são abertos, porém são dinâmicos, conforme cada empresa e de acordo com o desempenho do importador/exportador. Mas posso afirmar que, com o passar do tempo, haverá uma redução nestes percentuais, em grandes proporções, e que será variável de acordo com o tipo de produto. Por outro lado, cargas com histórico ruim ou de alto risco, terão a fiscalização intensificada.

P- Quais sãos critérios da fiscalização seletiva?

R- Eles estão definidos no Art. 30 da IN. Entre eles verifica-se a origem e destino da carga, a rota de trânsito, histórico de conformidade, alertas sanitários, uso proposto, entre outros.

P- Como o novo modelo previne e mitiga os riscos sanitários?

R- O novo modelo tem por base o gerenciamento de riscos: o esforço será direcionado aonde houver mais riscos. Ali haverá uma intensificação.

> *"A mudança da fiscalização é cultural, e será pelo gerenciamento de riscos"*

P- Qual é a meta de redução do tempo de fiscalização do Vigiagro, a partir da vigência da IN 39?

R- Não há uma meta específica. Isso pode variar de acordo com cada situação. Cito como exemplo o caso da exportação de carnes, que historicamente leva de um dia a um dia e meio para a liberação. Com o novo Sistema as informações serão submetidas à fiscalização através do Portal Único de Comércio Exterior. Os dados são remetidos eletrônicamente ao VIGIAGRO, e se tudo estiver certo, o nosso sistema comunicará que a carga poderá ser liberada em menos de cinco minutos.

P- Quais são os atuais gargalos da fiscalização fitossanitária?

R-A grande dificuldade é sem dúvida de pessoal: faltam técnicos. Hoje temos 400 Auditores-Fiscais no Brasil, e falta-nos cerca de mais 150. O gargalo é mais crítico nas cidades mais distantes, como São Borja, Uruguaiana, entre outras. Os canais de fiscalização e o gerenciamento de riscos são respostas a esta situação, a fim de preservar e aumentar a qualidade da fiscalização.

P- Qual seria um prazo mais adequado para que um caminhão fique parado para o cumprimento destes controles?

R- Não consigo dimensionar esse prazo, pois tudo depende do tipo de mercadoria e os níveis de exigência para a fiscalização. Mas de modo genérico para a realidade de fronteira pode-se supor que havendo condições operacionais adequadas no terminal, e havendo uma inspeção física local sem outras intervenções, como análises laboratoriais, por exemplo, um prazo de três a quatro horas é adequado.

P- Quando poderão ser percebidos os benefícios desta nova forma de fiscalizar?

R- Não será no primeiro dia de vigência da Instrução Normativa 39 que iremos entregar todos os seus benefícios. Haverá uma curva de aprendizado, uma integração de sistemas. Ela é um passo importante na busca de agilidade: trata-se de uma porta aberta. É a base legal para implementarmos as mudanças. Penso que a estabilização virá num período de dois anos. A exportação pode consolidar estes ganhos até o final de 2018, enquanto que a importação, que é mais complexa, na metade do ano que vem. Vai depender de um conjunto de players: terminais, exportadores e importadores, Receita Federal, Portal Único de Comércio Exterior.

ABTI adota praça central de Uruguaiana

A Associação incorporou-se à ação institucional de manter a Praça Rio Branco, no centro de Uruguaiana. A iniciativa faz parte da visão comunitária que o transporte internacional de cargas traz à sociedade local, com importantes efeitos na economia da cidade.

A ABTI, em conjunto com outras entidades e empresas da cidade, ficou responsável pela pintura e conserto dos meios fios dos canteiros internos, manutenção dos monumentos, varrição do centro da praça e das alamedas com pavimentos, monitoração do crescimento de árvores e demais plantas, pintura dos bancos, quando necessária.

O prefeito Ronnie Mello destaca a viabilização desta parceria público-privada como um exemplo que poderá estimular novas iniciativas do gênero na cidade. O termo de cooperação foi firmado entre a prefeitura e o CDL da cidade, tendo como parceiros entidades e lojistas do município, entre os quais se engajou a ABTI.

O local é ponto mais central da cidade, de grande convergência de pessoas, proporcionando um ambiente agradável à população e visitantes. A manutenção deste ambiente rende a compreensão de que o segmento de transporte, através da Associação, está engajado no bem estar da comunidade.

FADEEAC celebra 50 anos

A FADEEAC - Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas festejou 50 anos de atividades no dia 14 de dezembro de 2017. A celebração ocorreu no prédio La Rural, em Buenos Aires. Francisco Cardoso, presidente da ABTI, e Gladys Vinci, gerente executiva, participaram da comemoração. Cardoso, em nome dos transportadores internacionais do Brasil prestou homenagem a FADEEAC entregando uma placa que expressa o reconhecimento ao trabalho desenvolvido pela Entidade.

O evento contou com a presença de Guillermo Dietrich, ministro dos Transportes da Argentina, bem como de Paulo Vicente Caleffi, secretário geral da Câmara Interamericana de Transportes (CIT) e Christian Labrot, presidente da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU).

Daniel Indart, presidente da Fadeeac destacou a trajetória da Entidade nestas cinco décadas em que atuou pela regulamentação e organização do setor. Indart assinalou que os transportadores argentinos tem enfrentado uma grande pressão dos custos, que nem sempre conseguem repassar às tarifas, afetando a rentabilidade das empresas. “Precisamos de uma ambiciosa reforma impositiva que premie a quem investe e não os castigue com impostos maiores”, desabafou o líder setorial.

Economia digital entra em pauta no Mercosul

Os ministros das Relações Exteriores do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai anunciaram no dia 20 de dezembro, em Brasília/DF, a criação do Grupo Agenda Digital que vai discutir possibilidades de acordos e ações conjuntas relativas à economia digital e ao comércio eletrônico. Os participantes terão o primeiro semestre deste ano para apresentar um plano de trabalho. Neste encontro também foi anunciada a possibilidade de implantação de um acordo sobre compras governamentais dentro do Mercosul. A visão é de estabelecer regras comuns relativas a requisitos e procedimentos para as administrações públicas na contratação de bens e serviços, definindo ainda quais empresas podem concorrer e sob quais condições. As iniciativas anunciadas acenam com o incremento de negócios dentro do bloco, assim como abrem novas oportunidades para o setor privado nas administrações públicas dos países do Mercosul.

Porto Xavier quer começar obras de ponte internacional em 2019

A comunidade de Porto Xavier/RS está mobilizada para levar a frente o projeto de construção de uma ponte internacional na divisa com San Javier/Argentina. Em outubro de 2017 a cidade foi contemplada com R$ 81 milhões do governo federal para prover o estudo de viabilidade e anteprojeto da obra. Uma comissão binacional estima ter a conclusão das diretrizes no começo de maio. Na continuação caberá ao DNIT licitar a obra. Há divergências sobre o valor estimado para a construção. As autoridades locais calculam edificar a ponte com R$ 200 milhões, enquanto o DNIT indica um investimento de R$ 480 milhões. A intenção das autoridades regionais é incluir a obra no Programa Agora é Avançar, que substitui o PAC.

Estudos do DNIT, feitos em 2015, apontam que Porto Xavier é o melhor local para construir-se uma ponte no Noroeste do RS, em detrimento de Porto Mauá-Alba Posse ou Itaqui-Alvear, devido ao maior fluxo de automóveis, fácil acesso às BRs 392 e 472, além de contar com um porto já estruturado, e uma posição geográfica que pode suprir parcialmente as demandas de Itaqui e Porto Mauá.

Treinamento do Programa OEA em Porto Alegre

A ABTI promoveu em Porto Alegre um treinamento para certificação de Operador Econômico Autorizado. A atividade voltada aos associados e empresas afins ao tema, ocorreu no dia 22 de março, no Sest-Senat da cidade. O presidente da Associação, Francisco Cardoso, abriu o encontro assinalando que a Entidade deseja estimular as empresas a se engajarem neste movimento mundial que vai qualificar as organizações e agilizar o transporte.

O instrutor Patrick Sousa, da M2V Consultoria, ressaltou que o Programa OEA é um caminho de adequação a um novo modelo, constituindo-se num processo inexorável: "O OEA vai mudar o envolvimento dos participantes do Comércio Exterior", sentenciou ele. Após discorrer sobre a história do programa em nível internacional, cuja origem remonta ao ano de 1996, Sousa informou que no Brasil 175 empresas estão certificadas, sendo que nenhuma delas é do setor de transporte de cargas. O consultor observa que o envolvimento com os parâmetros do programa vão se dar num processo em cadeia: empresas certificadas vão estimular seus fornecedores a também obter a homologação, ocasionando um círculo virtuoso no sistema de comércio exterior. Ele assinala que entre os intervenientes nas operações de exportação/importação o transportador é o que pode obter mais benefícios com a certificação OEA.

Sousa esclareceu que o Programa tem como concepção processos de facilitação, agilidade e simplificação, feitos por meio digital e seguindo um padrão internacional. O viés do OEA não é de fiscalização, mas de parceria com os órgãos de governo. As empresas certificadas tornam-se diferenciadas. No setor de transporte o certificado se dá na modalidade Segurança, estabelecendo-se critérios de segurança aplicados à cadeia logística de exportação/importação. Os operadores certificados tem prioridade nos atendimentos, o que pode ser estratégico para os transportadores, sobretudo nas

aduanas, pela redução nos canais de inspeção.

Durante o curso Patrick Sousa trouxe uma abrangente visão do Programa. Realçou que muitos países e blocos econômicos estão estabelecendo acordos para a sua aplicação. Citou como exemplo próximo o fato de que Brasil e Uruguai já firmaram acordo para o estabelecimento de "fronteiras expressas" para organizações certificadas OEA nas cidades de Chuí, Jaguarão e Santana do Livramento.

Gladys Vinci, gerente executiva da ABTI, que também participou do curso, interveio para observar que a futura participação do MAPA e da Anvisa no Programa deverá trazer importantes avanços que beneficiarão os transportadores.

O consultor explicou os passos e requisitos para se obter a certificação. Ele informou que presentemente 24 transportadoras estão em fase de certificação. Acrescentou que atualmente 15% das operações de comércio exterior do Brasil são efetivadas por empresas certificadas OEA. O planejamento estratégico do Programa estipulou atingir um índice de 50% até o final do ano que vem.

Ao longo do turno da tarde Patrick Sousa discorreu sobre a gestão de riscos e os aspectos de segurança que são enfocados na cadeia logística, pela proposta do Programa OEA. Ressaltou as exigências de análise dos riscos, estudo de probabilidades, inclusive de terceiros contratados pelos operadores certificados.

Participaram do curso transportadores e despachantes que avaliaram a atividade como de grande proveito e muito esclarecedora diante das transformações que o Programa proporcionará ao setor. A ABTI planeja ofertar novas datas e locais para disseminar este conhecimento.

Benefícios Gerais do OEA

O art. 9º da Instrução Normativa RFB nº 1598/2015 traz os benefícios de caráter geral, extensivos a todas as modalidades de certificação, pois se relacionam com as facilitações dos procedimentos aduaneiros, tanto no Brasil como no exterior.

Divulgação no Sítio da RFB: divulgação do nome do operador no sítio da RFB, disponível no endereço http://rfb.gov.br, após a publicação do respectivo ADE, caso o OEA assim o autorize, no Sistema OEA, quando da formalização do Requerimento de Certificação;

Utilização da logomarca "AEO": utilização da logomarca do Programa Brasileiro de OEA, conforme especificações contidas na Portaria RFB n° 768/15 Manual da Marca AEO;

Ponto de Contato na RFB: Chefe da Equipe de Gestão de Operador Econômico Autorizado (EqOEA) designará um servidor como ponto de contato para comunicação entre RFB e o OEA, para esclarecimento de dúvidas relacionadas ao Programa OEA e a procedimentos aduaneiros;

Prioridade de análise em outra modalidade: a EqOEA dará prioridade na análise do pedido de certificação de operador que já tenha sido certificado em outra modalidade ou nível do Programa OEA;

Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras: será facultado ao OEA usufruir dos benefícios e vantagens de Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) que a RFB venha a assinar com as Aduanas de outros países;

Participação do Fórum Consultivo: o OEA poderá participar da formulação de propostas para alteração da legislação e dos procedimentos aduaneiros que visem ao aperfeiçoamento do Programa Brasileiro de OEA, por meio do Fórum Consultivo

Dispensa de exigências já cumpridas no OEA: as unidades de despacho aduaneiro da RFB dispensarão o OEA de exigências formalizadas na habilitação a regimes aduaneiros especiais ou aplicados em áreas especiais que já tenham sido cumpridas no procedimento de certificação no Programa Brasileiro de OEA; e

Participação em seminários e treinamentos: os OEA poderão participar de seminários e treinamentos organizados conjuntamente com a EqOEA.

Fonte: Receita Federal

Novos processos da ANVISA causam problemas ao Transporte Internacional

A Orientação de Serviço nº 341 da ANVISA, de 08 de agosto de 2017, que determinou que os processos sejam distribuídos virtualmente, via sistema, trouxe inúmeros problemas para as empresas de transporte internacional.

O tempo de liberação dos caminhões, que anteriormente não excedia a três dias, chegou a tardar duas semanas. O resultado foram caminhões parados, motoristas ociosos e dificuldade na emissão da GRU (erro no sistema). Somam-se outros efeitos, como a falta de padronização nas exigências da antecipação de pedido de fiscalização, sendo que a falta de critério vinha ocasionando indeferimentos e deferimentos injustificados. As empresas tiveram que recorrer ao uso do telefone 0800 da agência ou o site, para acompanhar o andamento do processo. Os casos mais complicados foram de cargas que requerem temperatura controlada, dada a necessidade de manter o veículo funcionando, frente a uma postura inicial de inexistência de tratamento diferenciado para cargas perecíveis.

A ABTI se manifestou publicamente frente a falta de isonomia da Anvisa, pois os procedimentos nos modais marítimo e aéreo dispensam a espera pela liberação. A Entidade anunciou que os prejuízos ocasionados por essa demora superam um milhão e meio de dólares, considerando somente as principais fronteiras, e com as cargas refrigeradas ou congeladas, que não possuem possibilidade de armazenamento por falta de infraestrutura.

O primeiro esforço da Associação foi na busca de solução junto a Agência para que seja conferido um tratamento diferenciado para cargas perecíveis que necessitam de temperatura controlada e resfriamento da carga.

No dia 27 de março a gerente executiva da ABTI, Gladys Vinci, esteve reunida em Brasília com representantes da Gerência Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras - GGPAF e da Gerência Geral da Tecnologia da Informação - GGTIN da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa, com o propósito de ponderar sobre as dificuldades enfrentadas pelos transportadores a partir dos novos procedimentos adotados em janeiro deste ano, que vem provocando um aumento considerável na permanência de veículos nos portos secos, quando dependem de anuência deste órgão.

Vinci expôs os maiores entraves encontrados pelos transportadores, sugerindo medidas que poderiam melhorar os procedimentos. Os representantes da Anvisa revelaram predisposição em solucionar os problemas, tendo em consideração a urgência das cargas perecíveis e a prioridade que o setor requer.

A participação do deputado federal Luis Carlos Heinze, que já tinha contatado com a Agência anteriormente, assegurou que o transporte rodoviário internacional obtivesse um ajuste no procedimento de antecipação de documentos, posteriormente divulgado aos interessados.

ESPECIALIZAÇÃO EM

GESTÃO DE NEGÓCIOS

Coordenada pelo ITL e promovida pelo SEST SENAT, a especialização em Gestão de Negócios, ministrada pela Fundação Dom Cabral (FDC), é destinada a gestores e executivos de empresas de transporte e logística de todos os modais e atua no desenvolvimento das competências necessárias para tornar o setor ainda mais competitivo. Inscreva-se!

LOCAL	PERÍODO DE INSCRIÇÃO	INÍCIO*
São Paulo-SP	De 11/1 a 19/3/2018	16/4/2018
Brasília-DF	De 11/1 a 16/3/2018	23/4/2018
Belo Horizonte-MG	De 11/1 a 30/3/2018	7/5/2018
Vitória-ES	De 11/1 a 13/4/2018	21/5/2018
Fortaleza-CE	De 11/1 a 4/5/2018	11/6/2018
Campo Grande-MS	De 11/1 a 22/6/2018	6/8/2018
Florianópolis-SC	De 11/1 a 13/7/2018	27/8/2018
São Paulo-SP	De 11/1 a 27/7/2018	10/9/2018
Curitiba-PR	De 11/1 a 31/8/2018	15/10/2018
Manaus-AM	De 11/1 a 11/10/2018	26/11/2018

** PÓS-GRADUAÇÃO GRATUITA

Mais informações no site: www.itl.org.br

ITL Instituto de Transporte e Logística

* Datas de início previstas.
** Acesse os requisitos obrigatórios no site.

CNT Confederação Nacional do Transporte | SEST SENAT Serviço Social do Transporte / Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

Senat vai ofertar cursos para Transporte Internacional

O presidente da ABTI, Francisco Cardoso, solicitou ao Conselho Nacional do SEST SENAT, em Brasília, que sejam elaborados cursos customizados para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. A sugestão é de que tais cursos sejam ofertados na unidade de Uruguaiana. O presidente do Conselho Regional do RS, Pedro Teixeira, anuiu à proposta. Cardoso também tratou da questão com Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT. O projeto deverá ser encaminhado pelo Conselho Regional do RS. "Nosso propósito é treinar, desenvolver e atrair motoristas e profissionais para a gestão de operações do TRIC", concluiu o presidente da ABTI.

Unidade de Uruguaiana será responsável pela oferta de cursos

Emprega Transporte promove conexão do mercado de trabalho

O Sest Senat desenvolveu a ferramenta Emprega Transporte com o propósito de promover a integração entre empresas do setor de transporte e profissionais qualificados.

No site www.empregatransporte.sestsenat.org.br os profissionais cadastram seus currículos, e as empresas podem pesquisar na busca de pessoas com o perfil adequado aos postos de trabalho. Em sentido inverso, as empresas também podem divulgar vagas disponíveis, viabilizando que trabalhadores tomem conhecimento de oportunidades de trabalho e se candidatem a ocupá-las.

O Emprega Transporte destina-se aos alunos e ex-alunos do Sest Senat. Já para as empresas o acesso não exige requisitos. No entanto empresas e candidatos devem se cadastrar para poder usar a ferramenta, que é gratuita.

Despachantes e empresas na expectativa pela redução do tempo de fiscalização do MAPA

A expectativa dos operadores do transporte internacional é de que a implantação da DAT, no lugar do pedido de vistoria, deverá reduzir o tempo necessário para a fiscalização do MAPA. A Declaração dizendo que está certo, associada ao emprego de um sistema de canais de inspeção, traz uma nova dimensão a esta etapa de verificação das cargas nas fronteiras.

Getúlio César Barbosa, da PM Despachos Aduaneiros, de Uruguaiana, entende que a tendência é a redução de procedimentos e tempos. Ele aguarda o início dos trabalhos com a nova legislação para efetivamente sentir seus efeitos na rotina de processos. Barbosa observa que de forma geral são os tempos de análises dos processos para liberação das mercadorias os maiores entraves à agilidade do MAPA.

O despachante analisa que ainda há muito o que se fazer para que se alcance um padrão onde os procedimentos diminuam o tempo das cargas retidas nos recintos aduaneiros.

Ele vai além: "trabalhamos com cargas dos países do MERCOSUL. O ideal é os demais países também adotarem medidas que dinamizem os procedimentos aduaneiros, pois do contrário teremos agilidade numa parte do processo, e noutra seguiremos provavelmente com morosidade".

Os caminhões da Transfepaje, de Uruguaiana, ficam, em média, 24 horas parados na fronteira devido a inspeções fitossanitárias: "há casos que chegam a 48 horas" destaca Marcos Braga Alencar, gerente da empresa, entendendo que um prazo de 12 horas seria adequado para o cumprimento destes controles. Ele lembra que um caminhão parado representa R$ 500,00 por dia de prejuízo, sem falar das

Caminhões da Transfepaje gastam, em média 24 horas para inspeções fitossanitárias

reclamações dos clientes. Alencar observa que além do recorrente atraso na liberação dos veículos, as paralizações dos fiscais também ocasionam muitas perdas às empresas e embarcadores.

O transportador entende que o tempo despendido nas inspeções afeta a competitividade dos produtos de exportação, pois gera incômodos com importadores e exportadores, que sempre estão querendo a liberação das cargas o mais rápido possível.

Alencar está na expectativa para ver como irá se comportar o novo modelo de fiscalização: "esperamos agilidade nos processos, principalmente das importações

Órgãos congêneres tem espaço comum no COTECAR

da Argentina, que dependem de uma simples folha de papel para liberar". Ele entende que as mudanças devem ocorrer, mas com a participação de todos envolvidos. "Ainda falta muita informação para nós, transportadores, a respeito dos novos procedimentos. O MAPA deveria enviar para todos as explicações de como o sistema irá funcionar", pondera ele.

O transportador aponta que a burocracia argentina para as exportações brasileiras precisa ser reduzida, propondo que haja mais agilidade nas liberações dentro do COTECAR. Faltam muitas informações, finaliza.

As mudanças que o Ministério da Agricultura introduz com a nova orientação na fiscalização

A seguir transcrevemos os principais aspectos das mudanças que a Instrução Normativa 39 introduz na fiscalização:

Art. 3º - O funcionamento do Vigiagro será orientado pelos seguintes princípios:

I - prevenção e mitigação de riscos ao País, em especial à produção agropecuária e à saúde da população;

II - harmonização e simplificação de procedimentos de fiscalização;

III - transparência e previsibilidade em suas ações;

IV - maior uso possível de tecnologias da informação;

V - gerenciamento de risco nas operações de fiscalização;

VI - facilitação do comércio internacional seguro de produtos de interesse agropecuário;

VII - agilidade e eficiência na tomada de decisão e na conclusão das ações de fiscalização; e

VIII - intervenção coordenada com outros órgãos da administração pública.

Subseção V
Da Seleção e dos Níveis de Fiscalização Agropecuária

Art. 32 - Após o registro da DAT, ficam os produtos de interesse agropecuário, bem como as atividades relacionadas ao trânsito e comércio internacional, de que trata esta Instrução Normativa, sujeitos à análise fiscal agropecuária e à seleção para um dos seguintes níveis de fiscalização agropecuária:

I - Simplificado (Verde): Dispensado da análise documental, vistoria, conferência e inspeção sanitária, fitossanitária e de qualidade;

II - Intermediário (Amarelo): Análise documental obrigatória e, nos casos em que não for constatada qualquer não conformidade, dispensada da vistoria, conferência e inspeção sanitária, fitossanitária e de qualidade;

III - Completo (Vermelho): Análise documental, vistoria, conferência e inspeção sanitária, zoossanitária, fitossanitária e de qualidade obrigatórias; e

IV - Especial (Cinza): Procedimento Especial de Auditoria e Investigação.

§ 1º - A DAT selecionada para o nível simplificado ou intermediário de fiscalização agropecuária poderá, a critério da fiscalização, ter o seu nível alterado, podendo ser objeto de conferência documental e da fiscalização e inspeção sanitária, fitossanitária e de qualidade.

§ 2º - As DATs selecionadas para os níveis simplificado ou intermediário de fiscalização agropecuária poderão ser dispensadas de um ou mais procedimentos de fiscalização, conforme o caso, sem prejuízo dos controles administrativos e gerenciais.

Art. 33 - Respeitada a inexigibilidade de DAT, aplica-se o disposto no artigo anterior, inclusive aos casos de fiscalização do trânsito internacional de viajantes.

Art. 34 - Independentemente da seleção para outros níveis de fiscalização federal agropecuária, a identificação de indícios de irregularidade poderá demandar a instauração de Procedimento Especial de Auditoria e Investigação, nos termos definidos nesta Instrução Normativa e em normas específicas.

Art. 35 - A seleção da DAT para quaisquer dos níveis de risco da fiscalização agropecuária não impede que o Auditor Fiscal Federal Agropecuário responsável pela liberação agropecuária, a qualquer tempo, determine que se proceda à fiscalização pertinente, se tiver conhecimento de fato ou da existência de indícios que requeiram a necessidade de vistoria, conferência ou inspeção da mercadoria, ou de aplicação de procedimento especial.

Seção II
Da Notificação Fiscal Agropecuária – NFA

Art. 56 - Em caso de indícios, suspeitas ou dúvidas quanto à identidade, qualidade, conformidade, higiene, sanidade, origem, procedência, destino, uso proposto, bem como nos casos de outras não conformidades documentais ou físicas passíveis de correção, adequação ou análises complementares, deverá o importador, exportador ou seu representante legalmente constituído ser comunicado mediante emissão de Notificação Fiscal Agropecuária - NFA.

§ 1º - A NFA indicará:

I - a motivação;

II - a fundamentação legal ou normativa;

III - as exigências ou medidas prescritas; e

IV - o prazo para cumprimento ou apresentação de recurso.

§ 2º - Não serão emitidas Notificações Fiscais Agropecuárias nos casos que não sejam passíveis de correção, devendo para tanto o importador, o exportador ou seu representante legalmente constituído ser notificado da Proibição Agropecuária, mediante registro na correspondente Declaração Agropecuária do Trânsito Internacional.

§ 3º - Nos casos descritos no caput, em que no prazo estabelecido não houver sido realizada a correção, adequação ou a análise complementar, por motivo alheio à fiscalização, deverá ser emitida a respectiva Proibição Agropecuária, mediante registro na correspondente Declaração Agropecuária do Trânsito Internacional.

§ 4º - O prazo para cumprimento de que trata o inciso IV do § 1º deste artigo poderá ser de até 15 (quinze) dias, a critério do Auditor Fiscal Federal Agropecuário, contados a partir da data da ciência da Notificação Fiscal Agropecuária no documento físico ou via recebimento eletrônico.

§ 5º - O prazo constante no § 4º poderá ser prorrogado uma única vez, a critério do Auditor Fiscal Federal Agropecuário, mediante recurso devidamente justificado.

§ 6º - Findo o prazo de que tratam os §§ 4º e 5º, sem que tenha sido sanada a não conformidade, será registrada a Proibição Agropecuária na correspondente DAT.

Art. 57 - A Notificação Fiscal Agropecuária será emitida ainda de forma avulsa, para os casos em que não houver registro de DAT, para intimação de pessoas físicas e jurídicas, pelos mesmos motivos elencados no art. 56.

ANEXO III - DA DECLARAÇÃO AGROPECUÁRIA DO TRÂNSITO INTERNACIONAL – DAT

1.Considerações Gerais:

1.1. As empresas importadoras, exportadoras e quaisquer interessados em solicitar a Liberação Agropecuária do trânsito de produtos de interesse agropecuário deverão declarar a operação à Unidade do Vigiagro do ponto de ingresso ou egresso destes por meio da Declaração Agropecuária de Trânsito Internacional - DAT, ou Declaração Agropecuária de Trânsito de Embalagens e Suportes de Madeira - DAT/EM ou Declaração Agropecuária de Trânsito de Pessoa Física - DAT/PF em sistema informatizado disponibilizado pelo Mapa e conforme determinado nos Anexos desta Instrução Normativa.

ANEXO XXXIX - DA FISCALIZAÇÃO DE EMBALAGENS E SUPORTES DE MADEIRA

1. Considerações Gerais:

1.1. As embalagens e suportes de madeira utilizados como acondicionamento de mercadorias importadas pelo Brasil, não são classificadas como mercadoria, não têm valor comercial e nem são enquadradas nas NCMs. Apenas nos casos em que o envio seja formado somente por embalagens ou suportes de madeira, constituindo assim uma transação comercial, estas serão tratadas como mercadoria, enquadradas em NCM.

1.2. A Instrução Normativa nº 32, de 23 de setembro de 2015, estabelece os procedimentos de fiscalização e certificação fitossanitária de embalagens, suportes ou peças de madeira, em bruto, que serão utilizadas como material para confecção de embalagens e suportes, destinados ao acondicionamento de mercadorias importadas ou exportadas pelo Brasil.

1.3. É responsabilidade do importador ou seu representante legal comunicar a Unidade do Vigiagro por meio da DAT-EM, sobre todos os conhecimentos de embarque ou manifestos de carga, cargas soltas, veículos ou contentores para análise quanto à possibilidade de existência de embalagens e suportes de madeira:

1.3.1. o recinto sob controle aduaneiro, para fins de liberação de saída da carga, deve confirmar a Liberação Agropecuária da DAT-EM, com exceção dos casos previstos para o regime de Trânsito Aduaneiro;

1.3.2. a comunicação de que trata o item 1.3., quando viável, poderá ser feita à Unidade do Vigiagro antes da chegada da carga, veículo ou contentor.

1.4. A Unidade do Vigiagro deverá adotar procedimentos para garantir que todos os envios importados estejam sujeitos à análise da Fiscalização Federal Agropecuária, sendo que ações de inspeção e fiscalização dos envios importados passíveis de conter embalagens e suportes de madeira possam ser realizadas por amostragem conforme critérios definidos em norma específica.

1.5. A seleção dos envios importados para a inspeção fitossanitária realizada via sistema ou via documental deverá ocorrer previamente à chegada do envio no país, quando esta operação for possível operacionalmente.

1.6. Estão excluídos das disposições da normativa os seguintes materiais:

a) embalagens e suportes de madeira feitos totalmente com madeira de espessura menor ou igual a 6 (seis) milímetros;

b) embalagens e suportes de madeira feitos inteiramente de madeira processada, tais como compensados, aglomerados, chapas de lascas de madeira e laminados de madeira, produzidos utilizando cola, calor, pressão ou uma combinação desses;

c) barris para vinho e bebidas alcóolicas, que foram aquecidos durante a fabricação;

d) caixas de presente para vinhos, charutos e outros produtos básicos feitas de madeira processada ou manufaturada de tal maneira que as tornem incapazes de veicular pragas;

e) serragem, cavacos, maravalha, lascas de madeira e lã de madeira, quando utilizados como embalagem ou suporte; e

f) componentes de madeira permanentemente acoplados a veículos de carga e contêineres utilizados para transporte de mercadorias.

1.7. É responsabilidade do expor-

tador/importador, em todas as operações de exportação/importação que utilizem embalagens e suportes de madeira, cumprir com a Instrução Normativa nº 32, de 23 de setembro de 2015.

1.8. Na exportação de mercadorias de que tratam os anexos desta Instrução Normativa, a Fiscalização Federal Agropecuária deverá observar o cumprimento dos requisitos relativos à Instrução Normativa nº 32, de 23 de setembro de 2015, sendo autorizado apenas o uso da marca IPPC para o cumprimento da normativa.

1.9. As embalagens e suportes de madeira de envios exportados pelo Brasil e devolvidas pelo país de destino, deverão ser objeto de inspeção fitossanitária, exigindo-se a apresentação pelo importador de carta descrevendo o motivo da devolução, juntamente com os demais documentos emitidos pela ONPF do país de destino.

Cópia da documentação, do resultado da inspeção e de relatório fotográfico em caso de presença de marca brasileira IPPC na embalagem deverá ser enviada ao setor técnico competente da SFAUF.

2. Documentação exigida:

2.1. Para Unidades do Vigiagro que não utilizem sistemas eletrônicos ou em situações de indisponibilidade do sistema:

a) Declaração Agropecuária de Trânsito/Embalagem de Madeira - DAT/EM;

b) Certificado Fitossanitário ou o Certificado de Tratamento chancelado pela ONPF do país exportador, quando couber; e

c) Cópia do Conhecimento ou Manifesto de carga.

2.2. Para Unidades do Vigiagro que utilizem os sistemas informatizados do Mapa, as informações deverão ser prestadas exclusivamente de forma eletrônica, conforme especificações técnicas disponibilizadas.

3. Procedimentos:

3.1. Análise documental, quando não utilizados sistemas eletrônicos;

3.2. Análise e aplicação dos critérios de amostragem para fins de seleção das cargas a serem inspecionadas fisicamente;

3.3. Nas cargas selecionadas para inspeção fitossanitária, deverá ser verificado:

a) presença de embalagens e suportes de madeira bruta;

b) presença e conformidade da marca IPPC;

c) presença de sinais de infestação ativa de pragas; e

d) presença de pragas vivas.

Transporte Internacional na 20ª TranspoSul

A ABTI se incorporou às atividades da 20ª TranspoSul-Feira e Congresso de Transporte e Logística, um evento anual organizado pelo SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística do RS. Este ano a TranspoSul será realizada em Bento Gonçalves/RS, de 27 a 29 de junho.

Além de contar com um espaço na área de exposição, onde a Associação recepcionará o público e apresentará seus projetos e atividades, a Entidade está programando uma reunião de Diretoria durante o evento.

No dia 28 a Associação promoverá o 22º Simerco - Seminário Itinerante do Mercosul. Elaine Costa, analista tributária da Receita Federal do Brasil e especialista no Programa OEA, vai apresentar os pressupostos para as empresas de transporte obterem o certificado como Operador Econômico Autorizado. As empresas habilitadas pelo programa ganham em agilidade, pois passam a contar com um tratamento aduaneiro prioritário das cargas, reduzindo custos, simplificando procedimentos e tornando mais previsíveis as operações. Será uma nova oportunidade dos associados da ABTI se inteirarem do assunto, pois a Entidade vem promovendo cursos sobre o programa nas principais cidades envolvidas com o transporte rodoviário internacional de cargas.

"ABTI terá estande na Feira"

O Congresso também contará com uma pauta específica do transporte rodoviário internacional de cargas. Dia 29 o tema será "O custo da ociosidade nas aduanas de Fronteiras", em palestra proferida por Francisco Cardoso, presidente da ABTI.

Motoristas em trânsito podem utilizar serviços do SEST SENAT de Uruguaiana

Os serviços do SEST SENAT de Uruguaiana estão disponíveis não apenas aos trabalhadores do transporte da cidade e região, mas também para os motoristas e seus auxiliares em trânsito pela cidade. Eder Dalberto, diretor da unidade, esclarece que os motoristas estrangeiros não são alcançados pelos serviços, porém participam das campanhas e ações da unidade, como forma de promover a conscientização e a prestação dos serviços e cursos ofertados, para proporcionar a melhoria da qualidade de vida dos profissionais do setor de transporte, dos seus familiares e da comunidade em geral, além de demonstrar a responsabilidade socioambiental da instituição.

O SEST SENAT Uruguaiana oferece cursos de capacitação profissional e treinamentos, serviços de odontologia, nutrição, psicologia e fisioterapia. Conta também com atividades esportivas, dispondo de ginásio poliesportivo e um campo de futebol society com gramado sintético. A unidade promove atividades culturais e de lazer, palestras e campanhas socioeducativas que garantem a melhoria da qualidade de vida do trabalhador em transporte. O horário de atendimento é das 7h30min às 20h, sem fechar ao meio dia.

Os serviços de saúde devem ser agendados. As empresas a que estão vinculados os motoristas de viagem podem buscar este agendamento com antecedência para eles, se houver conveniência e previsibilidade, mas os trabalhadores do transporte que estiverem em trânsito, em todos os casos, tem prioridade no atendimento. O telefone para contato é 55-34134930

Todos os serviços da unidade são oferecidos gratuitamente para o trabalhador do transporte que comprove seu vínculo com o setor (veja requisitos em destaque), e a comunidade, ou trabalhadores (inclusive motoristas) sem comprovação formal, podem dispor deles a preços mais acessíveis.

Segundo Dalberto, os serviços de saúde da unidade são os mais procurados pelos trabalhadores do transporte e seus dependentes. "Os serviços de odontologia, com foco na assistência à saúde bucal, envolvendo procedimentos básicos e especializados, fisioterapia com atendimento em traumatologia, ortopedia, neurologia, pilates de solo e prevenção de dores na coluna" estão entre os mais demandados, informa ele, que adicionalmente destaca os serviços de psicologia com atendimento clínico e psicodiagnóstico, prevenção e combate ao uso de álcool, drogas, rebites e equivalentes para o motorista, e nutrição promovendo a promoção da saúde e qualidade de vida através da alimentação.

Como comprovar vínculo com o Transporte.

Autônomos de cargas

Comprovante de Consulta de Transportador emitido pela ANTT na Categoria TAC (Transportador Autônomo de Cargas) em seu nome e vigente. Caso seja Transportador Rodoviário Autônomo vinculado à cooperativa ou à empresa de transporte de cargas e não possua o TAC, deverá apresentar o RNTRC - Categoria CTC ou RNTRC - Categoria ETC vigente, documento do veículo em seu nome e Comprovante de Consulta de Transportador emitido pela ANTT, onde conste que o veículo.

Empregados do Transporte

Apresentar, no mínimo, um dos itens listados a seguir:
Última GFIP enviada (Guia de Recolhimento do FGTS e de Informações à Previdência Social) e o Protocolo de Envio de Arquivos Conectividade Social.
Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS (atualizada).
Declaração da empresa em papel timbrado, que atesta o vínculo empregatício do empregado, carimbada, datada e assinada pelo responsável da empresa.

Usuário da Comunidade

CPF, RG ou CNH e comprovante de residência atual.

DU-e representa novo passo à agilização do transporte

A implantação definitiva da DU-e (Declaração Única de Exportação) representa um avanço significativo na simplificação e agilização do transporte internacional de cargas.

O transportador declara as cargas que transportará pelo território aduaneiro para o exterior através de manifestação. Essa funcionalidade vincula as cargas transportadas com o veículo, o documento que ampara o transporte é, em regra, um CRT (conhecimento rodoviário de transporte), além de registrar dados específicos do embarque da carga, a quantidade transportada e a correspondente DU-E/RUC.

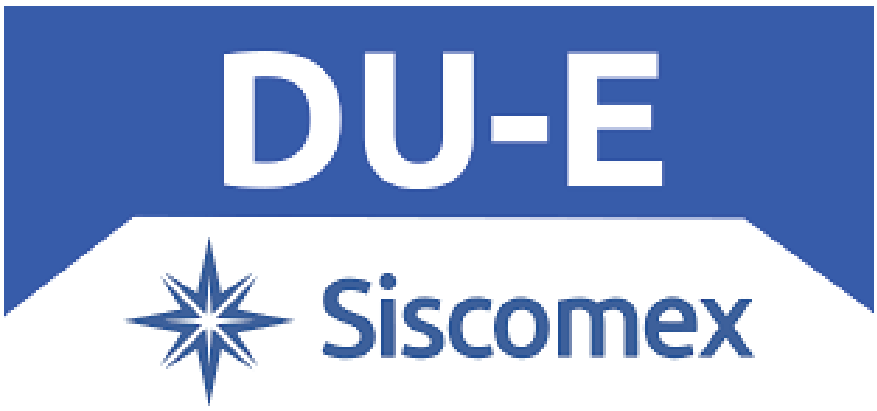
A manifestação simplifica boa parte do novo processo de exportação. Com base nos documentos de transporte manifestados, conforme o caso, pode-se fazer a recepção e entrega das cargas, conceder, iniciar, registrar a chegada e concluir o trânsito aduaneiro de cargas exportadas e averbar as exportações para uma ou várias cargas transportadas em um mesmo veículo.

Em comunicado aos seus associados, a ABTI esclareceu que embora seja uma única funcionalidade, inicialmente a manifestação de embarque no CCT pode ser realizada em dois momentos distintos:

Após a carga já ter sido recepcionada no local de despacho, mas antes de ser entregue ao transportador pelo depositário, nos casos em que a carga é carregada no veículo transportador dentro do recinto/local de despacho, seja para realizar o trânsito aduaneiro nacional até o local de embarque, seja para realizar o efetivo transporte com destino ao exterior;

Após a entrega da carga ao transportador e de seu embarque ao exterior, o que ocorre essencialmente nas operações processadas em portos e aeroportos, quando a carga é embarcada com destino ao exterior e posteriormente os dados de embarque são manifestados.

A manifestação de embarque para o exterior pode ser registrada diretamente no CCT, sendo a etapa necessária para a averbação da exportação.



O Portal Único Siscomex realiza o batimento entre a quantidade de volumes entregues pelo depositário ao transportador (após o desembaraço) e a quantidade manifestada pelo transportador e, não havendo divergência, gera automaticamente o evento denominado "Carga Completamente Exportada" (CCE).

Pré-requisito

O funcionário do transportador não precisará solicitar perfil específico para utilizar as funcionalidades disponíveis no Portal Único Siscomex. Basta possuir certificado digital e constar como representante do transportador no cadastro do Siscomex. Nesta etapa de desenvolvimento do sistema apenas empresas brasileiras de transporte que estejam cadastradas no Siscomex Trânsito podem realizar a manifestação.

Todas as funcionalidades do módulo CCT e da DU-E se encontram disponíveis nos manuais aduaneiros da RFB, assim como se recomenda que todos os operadores consultem também a página do Portal Siscomex "Como se integrar ao Portal Único de Comércio Exterior", a qual também contém uma série de importantes informações sobre o novo processo de exportação por meio de DU-E.

Canal Verde Brasil: redução de custo logístico e aumento da segurança jurídica

Fator fundamental na regulação é a análise de custo e benefício. Sendo a fiscalização, sob suas mais diversas formas, aspecto intrínseco à regulação, seus custos devem ser avaliados. Nesse contexto, a paralização da unidade de transporte durante a operação para fins de fiscalização representa elemento de custo de relativa importância, visto que a quantidade de agentes em função da frequência em que ocorrem as operações de transporte é sabido e notório que é incrivelmente desproporcional e, sobretudo, as fiscalizações de natureza tributária importam em aumento considerável do tempo de parada dos veículos nos pontos de controle e esse lapso improdutivo é incrementado substancialmente pelos procedimentos de fiscalização de órgão intervenientes, tais como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Contudo, sendo a fiscalização condição necessária para a efetividade da norma, é necessário prover eficiência e eficácia à fiscalização, seja por meio de instrumentos de coercibilidade, baseados em comando e controle, seja por instrumentos de indução ao cumprimento de regras baseado na agregação de valor com a regularidade. Neste método a fiscalização se baseia no acompanhamento dos indicadores de regularidade. Sendo que, percebe-se claramente a intenção dos órgãos intervenientes do transporte internacional e doméstico no Brasil em substituir o modelo baseado em comando e controle ostensivo pelo colaborativo de agregação de valor e de vantagem competitiva com o cumprimento da regra, exemplo desse aceno é o Operador Econômico Autorizado (OEA).

Além disso, em consonância com essa nova modelagem, fundada na vantagem do cumprimento da norma, também é patente os esforços dos órgãos intervenientes em investir e custear instrumentos de fiscalização eletrônica baseados em sistemas automatizados e em integração de base de dados.

Nesse sentido, a ANTT está implantando o Canal Verde Brasil, rede inteligente de acompanhamento e mapeamento dos fluxos logísticos nos corredores e de integração de base dados interagências, baseado em sistema de reconhecimento ótico de caracteres da placa de veículo, conhecido pela sigla inglesa OCR, combinado com formas de identificação redundantes, em especial de identificação do veículo

por meio de rádio frequência. Por isso, a necessidade de instalação do chip nos veículos, o qual, devido à interoperabilidade, é versátil e permite, por exemplo, sua utilização para a cobrança automática de pedágio em rodovias concedidas.

O objetivo do programa de estado Canal Verde Brasil é a produção de informação e conhecimento das variáveis econômicas, financeiras, tributárias e logísticas, sobretudo a produtividade do transporte, sob a perspectiva da mobilização de cargas, pessoas e passageiros, em tempo real, e também para a execução da fiscalização eletrônica da operação de transporte, nacional e internacional, em único momento e sem a parada do veículo.

No caso da fiscalização da ANTT, como a agência reguladora possui o banco de registro de transportadores e de frota desses, são acessados dados complementares que possibilitam executar a verificação da emissão do documento de caracterização da operação de transporte e a contratação de seguro de responsabilidade civil, por exemplo. Esse acesso é viabilizado juridicamente por meio de acordos de cooperação técnica firmados com órgão como a Policia Rodoviária Federal (PRF), Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), Receita Federal do Brasil (RFB), Ministério do Trabalho (MT), secretarias estaduais de fazenda, entre outras agências e entidades privadas de representação de setor.

Para garantir eficiência na fiscalização eletrônica de diversas agências de estado e de governo, já que em alguns casos é necessário fiscalizar em tempo real, como por exemplo na fiscalização eletrônica tributária, o índice de aproveitamento das leituras de passagem é superior a 85%. Esse índice é assegurado por força dos contratos administrativos firmados entre a ANTT e o consórcio de empresas operadoras do Canal Verde Brasil. Vale ressaltar que estão previstos como rubrica de custeio R$ 65.226.288,40 por ano, no Plano Plurianual, para a manutenção dos pontos de leitura do Canal Verde Brasil, incluindo as despesas com transmissão e processamento de dados, sendo que atualmente estão implantados 41 pontos e serão 55 até o final de junho de 2018. Já foi implantado mais de 75% do programa.

Os benefícios do Canal Verde Brasil não se resumem apenas em não parar o veículo para fins de fiscalização e com isso reduzir o custo logístico e aumentar a produtividade, o que já justificaria o programa. O compartilhamento de dados, informações e conhecimentos entre os órgãos de estado e de governo reduz o custeio e o investimento do poder público em atividades redundantes de fiscalização e com objetivos diferentes, tais como de transporte, tributária e sanitária, ao mesmo tempo que aumenta o alcance da fiscalização.

Os benefícios do Canal Verde Brasil não se resumem apenas em não parar o veículo para fins de fiscalização

Além disso, o Canal Verde Brasil também proporciona aumento da segurança jurídica, já que o cumprimento das normas relativas ao transporte passa a ser verificado por meio de algoritmos, de modo que é suprimido o subjetivismo decorrente da variação de interpretação da norma, ou seja, passa a vigorar uma única interpretação, previamente definida pela agência reguladora e positivada no manual de fiscalização. Portanto, o modelo de fiscalização eletrônica do Canal Verde Brasil oportuniza que a ANTT discuta a interpretação da norma a ser adotada no manual com as representações dos atores do mercado e com os demais órgãos intervenientes, realizando inclusive análise de impacto regulatório sobre essa interpretação, e, dessa forma, realizar os procedimentos e o processo de apuração de infração à legislação de transporte de modo uniforme e transparente.

Para fim exemplificativo de comparação entre a capacidade da fiscalização da ANTT baseada no modelo de comando e controle ostensivo, tradicional, e a fiscalização eletrônica propiciada pelo Canal Verde Brasil, em 2016, a ANTT fiscalizou 93.198 operações de transporte de modo ostensivo, já em 2017 essa quantidade passou 32 milhões com a fiscalização eletrônica. Nessa linha, fazendo-se recorte e tomando-se como base de análise da fiscalização tradicional apenas o transporte rodoviário internacional de cargas fiscalizado no ponto de fronteira habilitado entre Brasil e Argentina, em Uruguaiana-RS, tem-se que em 2017 adentraram o porto seco alfandegado da RFB em Uruguaiana-RS 145.720 veículos e foram fiscalizados pela a ANTT somente 2.719 veículos, ou seja, menos de 2%.

No caso do transporte doméstico, o Canal Verde Brasil contribuiu substancialmente para a consolidação do Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos (MDF-e), cujas emissões

já atingiram o patamar de 105 milhões. Esse resultado na emissão do documento eletrônico foi possível devido ao acordo de cooperação técnica entre a ANTT e as secretarias de fazenda estaduais. Nesse acordo está previsto que a ANTT deve disponibilizar ao Operador Nacional dos Estados (ONE), base nacional de compartilhamento de leituras de passagem para comparação com as bases de dados dos estados geradores de MDF-e e do Conhecimento Eletrônico de Transporte de Cargas (CT-e), com a finalidade de execução da fiscalização tributária eletrônica e remotamente. Em contrapartida, prevê o acordo, a ANTT deve receber os dados e informações constantes do MDF-e, com os quais a ANTT apura infrações à legislação de transporte. Vale destacar que, no comparativo entre 2016 e 2017, a receita proveniente de arrecadação do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) relativo ao transporte aumentou em 6%, em período de recessão econômica, portanto, aumento diretamente relacionado com a redução da sonegação fiscal decorrente dos documentos fiscais eletrônicos e do Canal Verde Brasil.

"O objetivo do programa de estado Canal Verde Brasil é a produção de informação e conhecimento das variáveis econômicas, financeiras, tributárias e logísticas, sobretudo a produtividade do transporte"

Como produto do acordo com as secretarias de fazenda, a ANTT, com o Canal Verde Brasil, conseguiu gerar efetividade no que concerne ao marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, em especial quanto ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), já que no período de janeiro a dezembro de 2017 reduziu de 1,11% para 0,06% o índice de execução de transporte rodoviário de cargas com o RNTRC suspenso ou vencido. Com o modelo tradicional de fiscalização física dos veículos, levar-se-ia muitos anos para alcançar os mesmos resultados. Portanto, restou comprovada a produtividade, a eficiência e a eficácia gerada pelo Canal Verde Brasil para fins de fiscalização de mercados com alta frequência de operações, como o transporte rodoviário de cargas.

Assim como ocorreu com o MDF-e, o Canal Verde Brasil será fundamental para a consolidação do OEA no Brasil, visto que será possível verificar eletronicamente a conformidade do transporte antes mesmo da chegada ao recinto aduaneiro, do local de cruzamento de fronteira internacional terrestre ou de terminal de transbordo multimodal. O Canal Verde Brasil já contribuiu de modo representativo para a política de compliance, cerne do OEA, no caso do cumprimento da janela de agendamento para descarregamento rodoviário nos terminais especializados em grãos no Porto de Santos, visto que os pontos de leitura do Canal Verde Brasil ao longo do itinerário do corredor Sorriso Santos permitiram alertar a administração portuária da situação de cada veículo, o que, por sua vez, possibilitou que os operadores logísticos ajustassem junto aos transportadores o agendamento, atingindo o cumprimento dessa forma gradativa. Isso contribuiu sobremaneira para a redução do custo logístico relativo à exportação de soja, farelo de soja e milho, sendo esse o maior case de sucesso do Canal Verde Brasil.

Nesse sentido de integração do Canal Verde Brasil com o OEA, a ANTT está negociando com a RFB ajuste no atual acordo de cooperação técnica para compartilhar com a RFB as leituras de passagem e em troca receber eletronicamente dados e informações do conhecimento internacional de transporte rodoviário eletrônico (CRT-e), para comparação com as leituras de passagem, assim como está negociando acordo de cooperação técnica com a SUSEP para fins de verificação do seguro de responsabilidade civil e do seguro de danos a terceiros. Desse modo, serão apuradas eletrônica e remotamente as principais obrigações relativas ao transporte internacional e infrações correspondentes.

Então, considerando que em um mesmo veículo ou combinação de veículos de cargas ocorrem simultaneamente operações de transporte internacional e doméstico, o Canal Verde Brasil tornará possível abranger a fiscalização do transporte internacional em qualquer ponto de leitura e não apenas focalizado nos pontos de fronteira habilitados e dessa forma, alcançar as ramificações das operações de transporte internacional dentro do território nacional. Esse aspecto faz aquecer a discussão acerca da operação denominada "pernada nacional" e o Canal Verde Brasil se apresenta como oportunidade para redução de custos e aumento da produtividade do mercado e, ao mesmo tempo como desafio, na medida em que se faz necessário enfrentar discussões complexas e polêmicas para que se defina a mais adequada interpretação para o desenvolvimento do Mercosul e do transporte internacional, ao mesmo tempo que se avance nas tratativas bilaterais de harmonização dos procedimentos de fiscalização.

"O índice de aproveitamento das leituras de passagem é superior a 85%."

João Paulo de Souza
Gerente de Fiscalização da ANTT

A Observância do Acordo de Transporte Internacional Terrestre - ATIT nas relações jurídicas do Transportador Internacional de Cargas.

Com a facilitação do comércio internacional, diversas relações jurídicas estão sendo estabelecidas pelos intervenientes, mais especificamente pelos transportadores internacionais de cargas.

Ocorre que há parâmetros estabelecidos no Decreto 99.704/90 Acordo de Transporte Internacional Terrestre que devem ser observados pelas empresas, quanto ao seu pessoal, veículos e serviços prestados no território de cada país signatário, in verbis:

Artigo 4º
1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes, à exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.

2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatário.

Neste sentido, é de suma importância observar, para fins de contratação de pessoal, o Decreto-lei 5.452/43 (Consolidação das Leis do Trabalho), principalmente a correta pactuação do contrato de trabalho, através da assinatura da Carteira de Trabalho, nos termos do artigo 29 do referido diploma legal:

Artigo 29
A Carteira de Trabalho e Previdência Social será obrigatoriamente apresentada, contra recibo, pelo trabalhador ao empregador que o admitir, o qual terá o prazo de quarenta e oito horas para nela anotar, especificamente, a data de admissão, a remuneração e as condições especiais, se houver, sendo facultada a adoção de sistema manual, mecânico ou eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho.

No que tange aos veículos, a observância da Lei 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, especificamente no ponto que diz respeito aos veículos conduzidos por motoristas profissionais, vejamos:

Artigo 67-C
É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.
§ 1o Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.
§ 1o-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.
§ 2o Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.
§ 3o O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1o, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.
§ 4o Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.
§ 5o Entende-se como início de viagem a partida do veículo na

ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.
§ 6o O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3o deste artigo.
§ 7o Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6o.

Art. 67-E
O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.
§ 1o A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.
§ 2o O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.
§ 3o O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.
§ 4o A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.
Por fim, os serviços prestados devem observar o artigo 28 do ATIT, em consonância com os Regulamentos de ICMS de cada Estado:

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.

Assim, podemos concluir que, se as operações de transporte de cargas observarem as disposições acima, possivelmente não tenham entraves jurídicos na sua execução.

Tadeu Moreira Campelo Filho
Advogado

Reparos em rua facilitam acesso a Multilog em Foz do Iguaçu

A Prefeitura de Foz do Iguaçu fez reparos na Rua Carlos Gomes, via que dá acesso a Multilog para os veículos oriundos da Argentina. Francisco Damiliano, gerente da unidade, assinala que mesmo tendo sido um conserto paliativo, com rejeitos de asfalto, a providência possibilitou a reabertura da portaria com balança que funciona exclusivamente para recepcionar os cerca de 140 caminhões que diariamente procedem da Argentina.
"Conseguimos agilizar o ingresso dos veículos, pois do contrário os mesmos teriam que ingressar pela Portaria PIA, onde recepcionamos os veículos vindo do Paraguai e todas as exportações, gerando filas e consequentemente mais demora no ingresso dos caminhões", acrescenta Damiliano, assinalando que antes a via se tornava intrafegável em dias de chuva.

Loga Logística foi pioneira no transporte internacional de produtos perigosos

Os italianos Dino e Stefano Cattalini imigraram para o Brasil no pós-guerra. Aqui compraram caminhões, estabelecendo seu vínculo definitivo com o segmento de transporte. A Cattalini Transportes antecedeu a Loga Logística, fundada em 1956. A Cattalini/Loga atendeu todo o Brasil. Marca sua trajetória nas décadas de 60/70 do século passado pelo transporte de asfalto para toda região Norte.

A empresa também destaca em sua história o fato de ter sido a primeira empresa a transportar produtos perigosos do Brasil para a Argentina também nos anos 70. O primeiro cruze se deu por Uruguaiana, num tempo em que não existia a segregação de produtos perigosos na Aduana. Foi neste período que a Loga ingressou no transporte internacional. A partir deste pioneirismo a empresa sempre esteve presente neste segmento, contando com os permissos, sendo que atualmente atende com maior volume a Argentina, Uruguai e Bolívia. Paraguai e Chile também são atendidos pela Loga.

Toda a frota da empresa está habilitada para o transporte internacional, conferindo flexibilidade e grande capacidade de atendimento ao mercado em que opera. São carretas de 16.000 litros a 36.000 litros, num sistema de oferta de serviços que a Loga reputa ser seu diferencial.

Outro aspecto estratégico da organização é a sua gestão com ênfase no transporte com sustentabilidade, assim como na gestão de qualidade, saúde e segurança de seus colaboradores.

Desde 2012 a sede da transportadora é em São José dos Pinhais/PR. As instalações foram construídas com descontaminador próprio para carretas de transporte de produtos perigosos (credenciada pelo INMETRO), com sistema de captação de agua de chuva, energia solar e estação de tratamento de efluentes.

Em 2013 a Loga Logística foi certificada nas normas ISO9001, ISO14001 e OHSAS18001.

A transportadora tem verificado um crescimento no transporte internacional nos últimos dois anos, após o baixo volume de 2015. Seus gestores apostam no crescimento do Mercosul e por desdobramento, do transporte rodoviário.

Segundo a empresa, seu vínculo com a ABTI decorre da credibilidade da Associação no transporte internacional que tem auxiliado sua organização no credenciamento de novos veículos permissionados, oferecendo apoio em Brasília, entre outros aspectos.

Países atendidos
Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile e Bolívia.
Matriz
São José dos Pinhais/PR
Nº de colaboradores
150

Colaboradores da ABTI participam de treinamentos

Os colaboradores da ABTI participaram em 10 de março de dois treinamentos no Sest Senat de Uruguaiana O primeiro foi de prevenção e combate a incêndios, ministrado pelo Corpo de Bombeiros. Os participantes aprenderam a maneira correta de utilizar os extintores, bem como manter a calma e saber como agir em casos específicos. Puderam também realizar a prática com extintores de pó químico e de gás carbônico (CO2).

O segundo treinamento foi com os enfermeiros da Unimed Uruguaiana, com abordagem de técnicas para primeiros socorros. Os enfermeiros destacaram a importância de todos saberem agir em situações de emergência, principalmente em casos de acidentes, em que muitas vezes pode se salvar uma vida ou mesmo evitar que o problema se agrave. O treinamento proporcionou a prática da contração torácica, popularmente conhecida como massagem cardíaca. Do modo interativo os colaboradores puderam relatar fatos e tirar dúvidas, dentre elas, destaca-se o fato dos primeiros socorros em crianças, que são mais vulneráveis.

Os treinamentos permitiram a realização de atividades em equipe. Os colaboradores retiveram como conselho mais importante de que deve-se agir sempre com muita cautela e calma em situações de emergência, visto que se trabalha com vidas e qualquer erro, pode ser prejudicial.

A iniciativa faz parte da política de qualificação de RH da ABTI, atenta com o bem estar e segurança de seus funcionários. A Entidade destaca o apoio do Corpo de Bombeiros e da Unimed da cidade.

Scania aposta crescer 30% em 2018

A Scania teve um crescimento de 30% nas vendas em 2017. Atuando no segmento de semipesados e pesados, a montadora também marcou seu desempenho pela participação do campeão em vendas do ano passado, o modelo R440, com 3.033 unidades. Roberto Barral, vice-presidente das operações comerciais da Scania, acredita que a baixa dos juros e uma renovação da frota Euro 5 poderão ser decisivas para que a montadora cresça mais 30% em 2018. Na visão da empresa, os setores de grãos e industrial deverão puxar os negócios. A Scania tem avançado na relação com os frotistas, através de planos flexíveis de manutenção que reduzem em até 16% o custo operacional. Os caminhões saem de fábrica conectados com a área de serviços. Em 2017, 40% dos caminhões vendidos foram vendidos já com planos de manutenção desta modalidade, em que a cobrança é feita de acordo com faixas de consumo de combustível. Atualmente 8.000 caminhões da marca operam mediante estes contratos de manutenção.

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 13h30 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	13h30 às 18h		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h e das 13h30 às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30min às 18h				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	8h às 22h	sábados e feriados 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	8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h	8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30min e das 14h às 17h30min				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		7h30 às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	7h30min às 2h10min	8h às 12h30min	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	Plantão aos sábados			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de 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*			
Multilog	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			
Multilog	Everson Martins	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	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

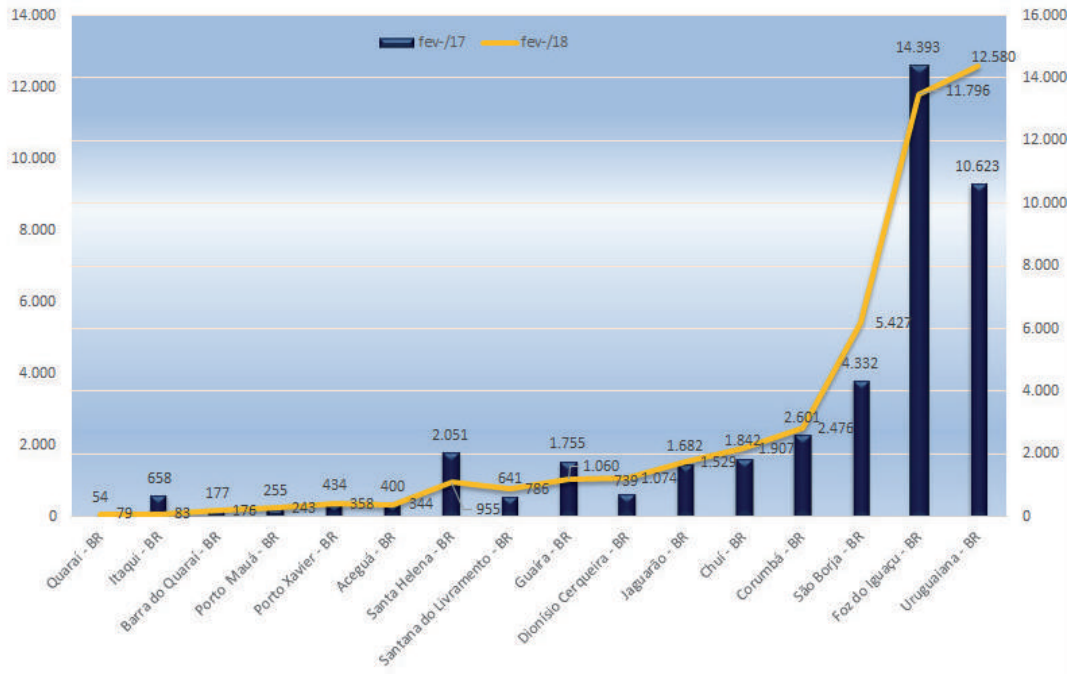
Fevereiro 2018

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-Fev 2017	Jan-Fev 2018	Δ	Jan 2018	Fev 2018	Δ	Fev 2017	Fev 2018	Δ	Mar/16 Fev/17	Mar/17 Fev/18	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.111	132	-88,12%	78	54	-30,77%	504	54	-89,29%	5.299	2.522	-52,41%
			Exportação	92	0	-100,00%	0	0	0,00%	41	0	-100,00%	455	116	-74,51%
			Total	1.203	132	-89,03%	78	54	-30,77%	545	54	-90,09%	5.754	2.638	-54,15%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	3.636	4.789	31,71%	2.181	2.608	19,58%	2.030	2.608	28,47%	27.220	26.779	-1,62%
			Exportação	5.509	7.185	30,42%	3.246	3.939	21,35%	2.783	3.939	41,54%	35.564	45.411	27,69%
			Total	9.145	11.974	30,93%	5.427	6.547	20,64%	4.813	6.547	36,03%	62.784	72.190	14,98%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	439	359	-18,22%	121	238	96,69%	147	238	61,90%	7.162	2.994	-58,20%
			Exportação	244	416	70,49%	237	179	-24,47%	102	179	75,49%	3.076	2.774	-9,82%
			Total	683	775	13,47%	358	417	16,48%	249	417	67,47%	10.238	5.768	-43,66%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	882	662	-24,94%	327	335	2,45%	492	335	-31,91%	6.807	6.346	-6,77%
			Exportação	689	1.385	101,02%	747	638	-14,59%	340	638	87,65%	7.852	7.920	0,87%
			Total	1.571	2.047	30,30%	1.074	973	-9,40%	832	973	16,95%	14.659	14.266	-2,68%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	5.634	5.748	2,02%	2.795	2.953	5,65%	2.794	2.953	5,69%	40.000	41.498	3,75%
			Exportação	14.442	18.427	27,59%	9.785	8.642	-11,68%	6.659	8.642	29,78%	92.017	108.321	17,72%
			Total	20.076	24.175	20,42%	12.580	11.595	-7,83%	9.453	11.595	22,66%	132.017	149.819	13,48%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	0	0	0,00%	0	0	S/Inf	0	0	0,00%	0	4	0,00%
			Exportação	458	511	0,00%	243	268	10,29%	203	268	32,02%	0	2.603	0,00%
			Total	458	511	0,00%	243	268	10,29%	203	268	32,02%	0	2.607	0,00%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	PY + AR	Imp.PIA/PTN	14.347	11.083	-22,75%	5.921	5.162	-12,82%	5.891	5.162	-12,37%	111.841	82.191	-26,51%
			Exp. PIA/PTN	10.534	10.945	3,90%	5.875	5.070	-13,70%	4.597	5.070	10,29%	65.359	70.082	7,23%
			Total PIA/PTN	24.881	22.028	-11,47%	11.796	10.232	-13,26%	10.488	10.232	-2,44%	177.200	152.273	-14,07%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	2.676	829	-69,02%	616	213	-65,42%	873	213	-75,60%	20.236	10.494	-48,14%
			Exportação	298	393	31,88%	339	54	-84,07%	50	54	8,00%	2.781	1.994	-28,30%
			Total	2.974	1.222	-58,91%	955	267	-72,04%	923	267	-71,07%	23.017	12.488	-45,74%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	1.947	1.130	-41,96%	683	447	-34,55%	561	447	-20,32%	14.085	9.553	-32,18%
			Exportação	541	737	36,23%	377	360	-4,51%	172	360	109,30%	3.734	3.809	2,01%
			Total	2.488	1.867	-24,96%	1.060	807	-23,87%	733	807	10,10%	17.819	13.362	-25,01%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	438	723	65,07%	269	454	68,77%	139	454	226,62%	2.426	4.421	82,23%
			Exportação	156	129	-17,31%	75	54	-28,00%	55	54	-1,82%	1.146	1.046	-8,73%
			Total	594	852	43,43%	344	508	47,67%	194	508	161,86%	3.572	5.467	53,05%

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-Fev 2017	Jan-Fev 2018	Δ	Jan 2018	Fev 2018	Δ	Fev 2017	Fev 2018	Δ	Mar/16 Fev/17	Mar/17 Fev/18	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	196	146	-25,51%	90	56	-37,78%	89	56	-37,08%	880	809	-8,07%
			Exportação	145	161	11,03%	86	75	-12,79%	75	75	0,00%	1.763	1.194	-32,27%
			Total	341	307	-9,97%	176	131	-25,57%	164	131	-20,12%	2.643	2.003	-24,21%
Chuí	Chuy	UY	Importação	950	1.064	12,00%	509	555	9,04%	447	555	24,16%	6.848	7.042	2,83%
			Exportação	2.726	2.863	5,03%	1.398	1.465	4,79%	1.387	1.465	5,62%	17.896	19.904	11,22%
			Total	3.676	3.927	6,83%	1.907	2.020	5,93%	1.834	2.020	10,14%	24.744	26.946	8,90%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	1.658	1.073	-35,28%	529	544	2,84%	664	544	-18,07%	11.009	8.049	-26,89%
			Exportação	1.418	1.995	40,69%	1.000	995	-0,50%	730	995	36,30%	10.536	12.259	16,35%
			Total	3.076	3.068	-0,26%	1.529	1.539	0,65%	1.394	1.539	10,40%	21.545	20.308	-5,74%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	237	106	-55,27%	63	43	-31,75%	183	43	-76,50%	1.201	1.159	-3,50%
			Exportação	12	25	108,33%	16	9	-43,75%	12	9	-25,00%	172	194	12,79%
			Total	249	131	-47,39%	79	52	-34,18%	195	52	-73,33%	1.373	1.353	-1,46%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	443	341	-23,02%	153	188	22,88%	248	188	-24,19%	5.157	2.538	-50,79%
			Exportação	851	1.119	31,49%	633	486	-23,22%	405	486	20,00%	6.359	6.684	5,11%
			Total	1.294	1.460	12,83%	786	674	-14,25%	653	674	3,22%	11.516	9.222	-19,92%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	297	465	56,57%	226	239	5,75%	134	239	78,36%	3.162	3.418	8,10%
			Exportação	4.715	4.077	-13,53%	2.250	1.827	-18,80%	2.277	1.827	-19,76%	33.409	28.682	-14,15%
			Total	5.012	4.542	-9,38%	2.476	2.066	-16,56%	2.411	2.066	-14,31%	36.571	32.100	-12,23%

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

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

ABRIL

- **01** Páscoa
- **02** Dia das Ilhas Malvinas
- **19** Declaração da Independência
- **21** Tiradentes
- **23** Dia dos 33 Orientais

MAIO

- **01** Dia do Trabalhador
- **15** Independência do Paraguai
- **21** Dia das Glórias Navais
- Batalha de Las Piedras
- **25** Revolução de Maio
- **31** Corpus Christi

JUNHO

- **17** Morte do General Martín Miguel de Güemes
- **12** Dia da Paz no Chaco
- **19** Nascimento de José Artigas
- **20** Dia da Bandeira
- **24** Batalha de Carabobo

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Semana Santa	01/04/2018 (domingo)	16h às 22h
Dia do Trabalho	27/04/2018 (sexta-feira)	16h às 22h
	01/05/2018 (terça-feira)	16h às 22h
Corpus Christi	31/05/2018 (quinta-feira)	06h às 12h
	03/06/2018 (domingo)	16h às 22h

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
Segunda-feira - 2 de abril	20h às 23h59min	Descendente (regresso)
Sexta-feira - 27 de abril*	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Terça-feira - 1° de maio*	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Quinta-feira - 24 de maio*	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Domingo - 27 de maio*	18h às 21h59min	Descendente (regresso)

** De aplicación condicional en caso que se decrete, mediante acto respectivo, el denominado "FERIADO PUENTE".*

Fonte: www.seguridadvial.gob.ar

TRABALHADOR DO TRANSPORTE

O SEST SENAT é seu, use-o!

O SEST SENAT prioriza o bem-estar dos trabalhadores do transporte. Por isso, oferece assistências nas áreas de saúde, esporte, lazer e cultura. Conheça um pouco mais sobre os nossos atendimentos:

ASSISTÊNCIA ODONTOLÓGICA

O SEST SENAT oferece serviços de odontologia com excelência e qualidade. Procure nossas Unidades Operacionais e mantenha o seu sorriso sempre bonito.

ASSISTÊNCIA FISIOTERÁPICA

Podemos evitar muitos problemas se tivermos cuidado com a postura no dia a dia. O SEST SENAT se preocupa com a rotina do trabalhador do transporte, por isso oferece serviços fisioterápicos.

ASSISTÊNCIA NUTRICIONAL

A qualidade da nossa saúde está relacionada com os alimentos que consumimos. Procure os nossos nutricionistas e melhore os seus hábitos alimentares.

ASSISTÊNCIA PSICOLÓGICA

É muito importante que tenhamos o cuidado com o nosso corpo e principalmente com a nossa mente. O SEST SENAT te ajuda a entender e a vencer os obstáculos vivenciados no dia a dia.

Procure a Unidade Operacional mais próxima a você e conheça os nossos serviços.

Sérgio Reis
Amigo do trabalhador do transporte

ATENDIMENTOS 100% GRATUITOS

*Gratuito para trabalhadores do transporte contribuintes e seus dependentes.

SEST SENAT | Serviço Social do Transporte | Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

sestsenat.org.br | 0800 728 2891 | /sestsenatbrasil

HÁ 20 ANOS, QUEM DECIDE, PARTICIPA DA TRANSPOSUL!

plus

Conheça alguns dos palestrantes já confirmados:

MARIA PRATA

27.06 | 18h

"INOVAÇÃO E EMPREENDEDORISMO"

FRANCISCO CARDOSO

29.06 | 15h30

"TRANSPORTE INTERNACIONAL"

PATRÍCIA PALERMO

29.06 | 17h

"POLÍTICA E ECONOMIA"

JOÃO M. CARVALHO

28.06 | 15h30

"MOEDA DIGITAL"

20 anos TranspSul
Feira e Congresso de Transporte e Logística

27 a 29 Junho 2018 | 13h às 21h
Fundaparque - Bento Gonçalves

Informações: 51.3342.9299 • Inscrições gratuitas para Feira e Congresso: www.transposul.com

Patrocínio Master: MAN · Caminhões Ônibus

Dipesul

Patrocínio Premium: FETRANSUL · Ford Caminhões – Seu mundo não pode parar · SCANIA

Realização: SETCERGS Transporte&Logística