Cenário do
revista Transporte

ANO XII - EDIÇÃO 48 - 2018

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Certificação agiliza Transporte Internacional

AEO
Programa Brasileiro de OEA

- Fronteiras Expressas
- Prioridade de Atendimento
- Credibilidade

ABTI reúne-se com ANTT para debater multas

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

Paulo Rocha
Comercial
projetos@abti.org.br
Skype: projetos.abti
Ramal: 208

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
Registros 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

Bruna Bueno
Comunicação e Marketing
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

associacaoabti

associacaoabti

associacaoabti

abti

"Programa OEA representa um importante avanço para a agilização da transposição de fronteiras"

Transporte X Comércio Exterior

Em um mundo globalizado é possível observar que os esforços para estimular o comércio exterior são decisivos às nações que desejam melhorar seu posicionamento neste importante espaço do desenvolvimento. O Brasil, a despeito de ser uma das maiores economias do planeta, tem posição discreta quando se observa o ranking de importação/exportação. Mas é inegável que as autoridades brasileiras responsáveis por este setor despertaram para a necessidade de engajar o país de forma mais efetiva aos negócios internacionais. Temos um parque industrial diversificado e de elevada qualidade tecnológica, uma agroindústria com notável pauta de exportações, e um setor primário reconhecido há muito tempo, quando se rotulou o Brasil de "celeiro do mundo".

O transporte é um elo estratégico do comércio exterior: portos, aeroportos e pontos terrestres de fronteira são espaços determinantes para a busca de um país mais competitivo no cenário global. Verificamos que gradativamente os órgãos anuentes de fronteira estão investindo em tecnologia digital para tornar mais céleres e assertivos os seus processos de fiscalização.

Nesta edição da revista Cenário do Transporte conferimos destaque de capa ao Programa OEA da Receita Federal, pois representa um importante avanço para a agilização da transposição de fronteiras, além de inserir o Brasil num movimento mundial de observância da segurança do transporte, que traz a reboque a simplificação e a qualidade dos serviços de transporte. A visão da ABTI é de que a busca da Certificação OEA deve ser disseminada no TRIC como forma de asseverar a competitividade do nosso modal. Para tanto prosseguimos ofertando cursos introdutórios ao OEA em cidades estratégicas do Brasil

Outro aspecto que vai ao encontro da missão de nossa Associação é o início da oferta de cursos customizados do SEST-SENAT para o TRIC, em linha com o Road Map do Fórum de Inovação do Transporte da CNT/SEST-SENAT/ITL visando à capacitação e treinamento de nossos colaboradores e desenvolvimento da capacitação de mão de obra qualificada junto ao mercado de trabalho, começando pela unidade de Uruguaiana. É mais um passo à frente na qualificação do TRIC, em mais uma iniciativa protagonizada pela ABTI.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

AEO
Programa Brasileiro de OEA

Certificação OEA pode agilizar transposição de fronteiras no Mercosul

Programa foca na segurança do processo logístico e confere vantagens importantes para empresas aderentes

Audiência no Ministério da Saúde busca solução para o transporte de alimentos

07

Reuniões com ANTT debatem problemas com as multas

08-09

Jurídico: os limites legais das multas da ANTT

27 a 29

Sumário

ANO XII – EDIÇÃO 48 -2018

INTERNACIONAL
Condesul propõe criação de Comissão de Seguros no SGT 5 **06**

TRANSPORTE
ITL oferta curso de especialização voltado ao Transporte **09**

ENTREVISTA
Fabiano Diniz, da equipe de gestão do Programa OEA, explica a importância desta certificação para a cadeia logística do País. **10-12**

GERAIS
Palestra marca divulgação alusiva ao Maio Amarelo **13**

INTERNACIONAL
Grupo Parlamentar Brasil-Argentina debate integração de fronteiras **14**

ECONOMIA
Crise na Argentina pode afetar transporte de automóveis **15**

TECNOLOGIA
5G trará uma nova plataforma tecnológica para o transporte por Marcelo Felippes **24-25**

MERCADO
Multilog quer dobrar de tamanho até 2022 **25**

TECNOLOGIA
Confederação Nacional do Transporte promove estímulo para startups **26**

GERAIS
Dirigentes da ANTT recebem a Ordem de Rio Branco **30**

ASSOCIADOS
Transporte Tozzo aposta no crescimento do transporte internacional **31**

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

Condesul tem reunião em Assunção

A Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestre – CAPATIT sediou no dia 29 de maio reunião do Condesul, que contou com a presença de representantes do Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai. Gladys Vinci, gerente executiva da ABTI, representou a Entidade no encontro. Temas recorrentes estiveram em pauta: as proposições para a facilitação de trânsito em fronteiras, que desde 2015 foram encaminhadas ao SGT-5 do Mercosul, voltaram a ser descritas. As entidades clamam, entre outras questões, horários iguais de atendimento nas fronteiras, reclamam das taxas de guarda de caminhões retidos por infrações na Argentina, assim como da ausência de integração dos órgãos de controle de Paso de Los Libres e Uruguaiana. Outra pauta relevante é a adoção de um manual de fiscalização de transporte que seja padronizado para todos os países.

O cumprimento do ATIT voltou a ser invocado quanto aos documentos obrigatórios de porte para veículos e cargas. A recente e impactante greve ocorrida no Brasil suscitou a recomendação de medidas preventivas às paralisações para mitigar os problemas do transporte internacional nestas ocasiões.

O Condesul sugeriu em ata ao SGT-5 a criação de uma Comissão de Seguros que trate da harmonização de diferenças na contratação e nos custos de aquisição dos mesmos, além de estabelecer limites de garantia e responsabilidades comuns aos países. A regulamentação do transporte de cargas perigosos também fez parte dos registros em ata feitos ao final do encontro.

RODOSUL SEGUROS

Corretora de Seguros Especializada

- Seguro de Carga Nacional e Internacional (Transportador/Embarcador)
- Seguro de Frotas - Pesados e Passeios
- Seguro de Riscos Ambientais
- Seguro de Vida Motoristas e Funcionários
- Seguro Patrimonial e Residencial

Entre em contato - Faça sua cotação

(51) 3028.3003 | (51) 99391.7577 | Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 / sala 506 | Bairro Praia de Belas
Porto Alegre-RS | CEP: 90050-191 | www.rodosulseguros.com.br

Audiências em Brasília buscam resolver problema no transporte de alimentos

Erasmo Salomão/MS

Por gestão da ABTI, representantes do segmento de transporte rodoviário de produtos alimentícios tiveram audiência no dia 16 de maio com o ministro da Saúde, Gilberto Occhi. A Associação foi representada por Gladys Vinci, gerente executiva, sendo acompanhada por Fernando Martins, representante jurídico da Transmioranza, Joice Rech Chinelatto da Natalino Transportes, Raquel Caleffi, assessora jurídica do Sivecarga (Caxias do Sul) e Fábio Ciocca, do SDAERGS. O deputado federal Luiz Carlos Heinze acompanhou o encontro no qual foi apresentada uma perícia judicial realizada no RS que comprovou que bebidas alcóolicas consideradas como produto perigoso pelo seu alto grau de inflamabilidade não representam risco a saúde se transportados em veículos que carregam outros produtos alimentícios.

A iniciativa decorreu do fato de que desde 2011 vige a Resolução 3665 da ANTT que determina no seu art. 9º a proibição de transportar produtos para uso ou consumo humano ou animal em equipamentos de transporte destinados ao transporte de produtos perigosos a granel. Esta legislação não levou em consideração que existem produtos que possuem ambas as classificações. Por uma questão de sustentabilidade, compatibilidade e custo logístico, empresas do setor vinham solicitando a definição das exceções que poderiam ser incluídas em instruções complementares da Resolução de 2011, específica e exclusivamente, os produtos perigosos e não tóxicos, classificados pelos números ONU 1170 (Grupo 7D – álcool etílico para consumo humano) e ONU 3065 (Grupo 27C bebidas com alto grau alcóolico).

Na presença do diretor presidente da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Jarbas Barbosa, que também se encontrava no Ministério da Saúde, Occhi apresentou a demanda também à Anvisa, e ainda encaminhou à Secretaria de Vigilância Ambiental em Saúde, oportunizando um encontro imediato com o secretário Osnei Okumoto, quando os representantes do setor privado voltaram a expor as informações pertinentes ao problema. As reuniões do dia encerraram no gabinete do Ministério de Agricultura, que tem ao seu cargo a regulamentação de certas bebidas alcóolicas.

Ao fazer um balanço das iniciativas, Gladys Vinci considerou os encontros muito proveitosos: "estivemos em todos os órgãos que tratam do assunto. Agora iremos na ANTT com argumento, com base, com segurança e pedir este ajuste na legislação vigente. Conseguimos demonstrar que o transporte pode ser concomitante. A fiscalização poderá ser mais efetiva e assertiva, e o transportador não será mais penalizado indevidamente. Encontramos em ambos os Ministérios pessoas dispostas a resolver", concluiu.

Rodrigo Nunes/MS

SETCERGS sedia encontros com a ANTT

Nos meses de abril e maio a ABTI teve dois encontros em Porto Alegre com os executivos da ANTT. No dia 05 de abril, com a participação de Noboru Ofugi, Marcos Antonio Lima das Neves e Flávia Rocha Melo, gerente de multas da Agência, assim como de representantes da área de Fiscalização da ANTT, a pauta principal foi o debate sobre a fiscalização e as multas aplicadas pela Agência. Uma apresentação minuciosa da Resolução 5083/2016 embasou o diálogo. Diversos transportadores relataram insatisfação com multas por excesso de peso, assinalando que em muitos casos sequer foram notificados, vindo a tomar conhecimento das multas depois de terem seus nomes inseridos no SERASA. As multas por evasão de pesagem também foram motivos de manifestações.

Gladys Vinci, gerente executiva da Associação, defendeu o uso de tecnologia para reduzir os erros em casos de autuações. Os representantes da ANTT demonstraram disposição em resolver os problemas e chegaram a mencionar estudos em curso para fazer a pesagem dos caminhões em movimento, empregando tecnologia em uso na Holanda, lá denominada "balança dinâmica"

Também foram abordados assuntos que deveriam ser resolvidos na reunião preparatória do SGT nº 5. Houve referências à tendência arrecadatória das resoluções emanadas da Argentina. Persistem os problemas com os corredores de 25,5 ton no Uruguai, assim como o não reconhecimento do eixo distanciado nos sistemas de aferição de peso do país.

Em 17 de maio ocorreu uma nova reunião com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para tratar de diversos assuntos pertinentes ao setor. Com as presenças dos diretores da ANTT, Noboru Ofugi e Marcos Antonio Lima das Neves, e da superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da agência, Rosimeire Lima de Freitas, o encontrou abordou os seguintes itens: fiscalização eletrônica do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC)/Canal Verde Brasil; Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), vale-pedágio e Pagamento Eletrônico de Frete

(PEF); procedimento de fiscalização do excesso de peso (fuga de balança); notificação eletrônica; e aplicação no transporte internacional.

Em nome da entidade anfitriã, o vice-presidente de Logística do SETCERGS, Frank Woodhead, saudou os participantes destacando a importância dos temas colocados em discussão. "A fuga de balança é um dos temas mais polêmicos e de difícil controle à longa distância", apontou o dirigente, voltando ao tema tratado na reunião do dia 05 de abril.

Já o presidente da ABTI, Francisco Cardoso, agradeceu o apoio do SETCERGS na busca de sintonia para equacionar essas questões que preocupam o setor, e, dirigindo-se aos diretores e representantes da ANTT presentes, agradeceu fortemente suas presenças nesses debates. "Vocês nos representam e defendem os interesses dos transportadores brasileiros", exclamou.

Cardoso também ressaltou que a ABTI está se empenhando na busca por soluções de problemas macros da categoria para que todos os transportadores, conhecendo seus custos, possam praticar tarifas justas. "Nosso grande problema ainda é conhecer nossos custos", reiterou.

Há menos de uma semana no cargo de superintende da ANTT, Rosimeire Lima de Freitas ressaltou que essas reuniões e audiências públicas são os canais utilizados pela agência para tomar conhecimento dos pleitos dos transportadores. "Usem o site da ANTT. Questionem-nos sobre os problemas enfrentados por vocês. E consultem nossa ouvidoria, reclamando e contribuindo para, em conjunto, encontrarmos soluções", declarou.

Por fim, Rosimeire também assinalou que a ANTT precisa das experiências dos transportadores para avançar e melhorar em seus procedimentos.

Especialização em Gestão de Negócios voltado para o Transporte

O Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT, está ofertando um curso de especialização em Gestão de Negócios, pós-graduação latu sensu ministrado pela Fundação Dom Cabral, com o objetivo de capacitar gestores e executivos de empresas de transporte e logística nas mais modernas técnicas de gestão de negócios. O curso, que é regulamentado pelo Ministério da Educação, visa ainda desenvolver as competências necessárias para tornar o setor mais competitivo. A especialização é gratuita, e voltada para gestores das empresas de transporte associadas ao Sistema CNT.

O programa do curso foi idealizado considerando o pensamento prático do mundo dos negócios. Buscou-se avaliar práticas de gestão dos transportes nas organizações, balanceando a teoria com a prática e desenvolvendo nos participantes uma visão empreendedora e criativa.

Prova de que a especialização vem sendo sucesso é o fato da Fundação Dom Cabral ter sido eleita pela 13ª vez consecutiva, a melhor escola de negócios da América Latina segundo o ranking de Educação Executiva do jornal inglês Financial Times. O resultado foi divulgado na noite do dia 13 de maio, e ranqueou a FDC como a 12ª melhor escola de negócios de todo o mundo, mantendo a posição alcançada no último ano. A publicação destaca a escola como a melhor da América Latina e a número um do Brasil.

LOCAL	DATA DE INÍCIO	INSCRIÇÃO
Campo Grande / MS	06/08/2018	11/01 a 22/06/2018
Florianópolis / SC	27/08/2018	11/01 a 13/07/2018
São Paulo / SP	10/09/2018	11/01 a 27/07/2018
Curitiba / PR	15/10/2018	11/01 a 31/08/2018
Manaus / AM	26/11/2018	11/01 a 11/10/2018

"Ser OEA significa fazer parte de uma cadeia global de operadores confiáveis que serão tratados de forma diferenciada"

Fabiano Queiroz Diniz, formado em Engenharia de Telecomunicações pela Universidade Federal Fluminense, é auditor fiscal da Receita Federal do Brasil (RFB) desde 2006.

Em 2013, capacitou-se pela Organização Mundial de Aduanas (OMA) no tema de Operadores Econômicos Autorizados, e passou a integrar a equipe de Projeto da RFB responsável pelo desenvolvimento do Programa OEA Brasileiro.

Entre 2015 e 2017, exerceu a função de coordenador do Centro de Certificação e Monitoramento dos Operadores Econômicos Autorizados (Centro OEA). Atualmente integra a equipe de gestão operacional do Programa OEA na Coordenação Geral de Administração Aduaneira (Coana).

Cenário do Transporte - Como e quando o Brasil decidiu participar do Programa OEA?

Fabiano Diniz - A Receita Federal do Brasil deu os primeiros passos no sentido de implementar um Programa OEA, formalmente alinhado com os conceitos do SAFE Frameworks of Standards da Organização Mundial de Aduanas, no ano de 2009, com a criação de um grupo de trabalho específico que, na época, produziu uma minuta de uma Instrução Normativa para o, então denominado, Programa OEQ (Operador Econômico Qualificado). Infelizmente, a IN não foi publicada, e o grupo de trabalho foi desfeito.

Em 2013, num momento de forte expansão do número de Programas OEA no âmbito internacional, o Brasil decidiu reativar o antigo projeto. Criou um novo grupo de trabalho, com novos integrantes, que, com base no trabalho produzido pela equipe anterior, desenhou o modelo do Programa que, em 2015, entrou em operação com o nome de Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado.

P - É plausível o Brasil atingir a meta de ter 50% de operações certificadas até o final do ano que vem?

R - Atualmente, 21% das operações de comércio exterior brasileiras são realizadas por importadores e exportadores certificados OEA. Olhando isoladamente esse número, a impressão seria de que é muito difícil atingir 50% até o fim de 2019. Entretanto, temos de avaliar que já foram formalizados 250 novos pedidos de certificação, que estão em fase de análise pela Receita Federal. Isso sinaliza um forte interesse dos operadores brasileiros em certificar-se no Programa. Trabalhamos com o cenário de concluir a análise destes pedidos ate o final do ano, o que representaria 30% das operações de comércio exterior ainda em 2018. Sabemos que, apesar de factível, trata-se de uma meta ambiciosa, mas que representa um objetivo da instituição, que não medirá esforços para que metade das operações de comércio exterior brasileira sejam realizadas por operadores confiáveis, certificados no Programa OEA.

P - Como o Sr. avalia a parceria "Aduana-Empresa" no encaminhamento do programa? Ela flui conforme o esperado pelas duas partes?

R - Eu diria que sim. Quando falamos de parceria Aduana-Empresa estamos falando de um conceito que sustenta um novo e moderno modelo de controle aduaneiro, baseado no tratamento diferenciado dos operadores de comércio exterior que demonstrem capacidade de controle interno e gestão

de suas operações, de forma a representar menor risco sob a perspectiva da Aduana. Esse modelo, que já há algum tempo tem se mostrado eficiente em diversas administrações aduaneiras, foi impulsionado na Aduana Brasileira com o Programa OEA. Naturalmente, o caminho para implementar algo novo sempre traz muitos desafios, ainda mais no âmbito da Aduana que tradicionalmente se caracteriza por seu caráter conservador. De qualquer forma, temos recebido, tanto de participantes do Programa como de demais representantes do setor privado, muitos feedback positivos em relação à melhoria do relacionamento Aduana-Empresa, e isso nos deixa confiantes de que estamos no caminho certo.

P - A evolução dos Acordos de Reconhecimento Mutuo está se dando na velocidade desejada?

R - A negociação de um Acordo de Reconhecimento Mútuo (ARM) é um processo complexo e, por isso, costuma demandar bastante tempo para ser concluído. O Brasil, apesar de ter um programa relativamente jovem, está bem avançado nesse quesito. Em 2016, assinamos com o Uruguai nosso primeiro ARM, que teve como objetivo a simplificação de controles e agilização no fluxo de cargas na fronteira terrestre com o Uruguai. Estamos em processo de negociação avançada com os Estados Unidos, e, em fase inicial com México e Bolívia. Países como China, Rússia, Índia, África do Sul e Coreia do Sul também já manifestaram formalmente interesse em iniciar negociação conosco.

P - Como a RFB avalia a experiência das fronteiras expressas Brasil-Uruguai?

R - O ARM firmado com o Uruguai prevê a concessão de benefícios para exportadores e transportadores certificados como OEA na modalidade segurança nos Programas dos respectivos países, ao realizar operações via terrestre nos pontos de fronteira de Chuí/Chuy, Jaguarão/Rio Branco e Santana do Livramento/Rivera. Os benefícios incluem início simultâneo dos trâmites de exportação em um país e importação no outro, verificações físicas em conjunto em Área de Controle Integrado, prioridade de análise dos despachos de importação selecionados para conferência quando o exportador estrangeiro for certificado OEA e prioridade de entrada dos transportadores OEA em terminal alfandegado. A necessidade de integração de procedimentos operacionais entre as unidades aduaneiras de ambos os países causaram atrasos na entrega desses benefícios. A boa notícia é que os trabalhos de integração realizados em âmbito local avançaram nos últimos meses, de forma que esperamos que esses benefícios estejam em operação até o final deste ano.

"Os transportadores são um dos intervenientes que possuem mais benefícios tangíveis com a certificação OEA"

P - Em que prazo o mesmo poderá ocorrer com a Argentina e o Paraguai?

R - É difícil prever um prazo porque Brasil, Argentina e Paraguai possuem programas em diferentes estágios de maturação. A Argentina reformulou totalmente seu programa no final do ano passado, buscando maior alinhamento com os padrões estabelecidos internacionalmente. O Paraguai recém implantou seu Programa OEA, lançado em maio de 2018. Com a evolução dos Programas OEA nesses países, é natural, tanto por razões políticas como econômicas, que a assinatura de ARM seja incorporada na agenda dos governos, para formação de uma cadeia logística segura e confiável no âmbito do Mercosul.

P - Quais os setores econômicos mais receptivos ao Programa no Brasil?

R - De uma forma geral, todos os atores demonstram não apenas receptividade, mas se tornam entusiastas do Programa, na medida que percebem o diferencial que isto pode representar em seus negócios. Ser OEA significa fazer parte de uma cadeia global de operadores confiáveis que serão tratados de forma diferenciada, num primeiro momento pela Aduana, e, em um futuro próximo, por órgãos anuentes e por aduanas estrangeiras com os quais o Brasil firmar acordos. Isso já acontece em vários países e está se tornando realidade no Brasil. Olhando esse panorama, a pergunta que os operadores costumam se fazer é: "Em qual grupo eu quero estar?"

P - Do ponto de vista da RFB, quais os maiores riscos aos quais o Brasil está exposto, dentro do escopo do Programa OEA?

R - O escopo do Programa é bastante abrangente. De uma forma geral, busca-se incentivar a maior conformidade dos atores que atuam no comércio exterior para reduzir riscos de segurança e risco relacionados ao descumprimento da legislação aduaneira. Por esse motivo, o programa está estruturado em duas modalidades: OEA-Segurança e OEA-Conformidade.

Do ponto de vista de segurança, que é a modalidade aplicável aos transportadores, busca-se evitar a utilização da cadeia logística para movimentação de mercadorias ilícitas ou cargas não manifestadas. Um exemplo recente de risco associado a esta modalidade, podemos citar os crescentes casos de apreensão de entorpecente em cargas de exportação com destino à Europa. O modus operandi utilizado consiste na contaminação da carga depois da expedição no estabelecimento do exportador - portanto sem conhecimento deste - numa técnica chamada "rip-on/rip-off". Trata-se de um típico caso de utilização ilícita da cadeia logística internacional. Uma cadeia formada por operadores OEA torna mais difícil essa contaminação, e permite a Aduana combater melhor o ilícito focando suas atenções nos operadores de maior risco.

P - Qual o peso do problema do terrorismo no ambiente do Mercosul, por exemplo?

R - Felizmente nem o Brasil, nem os demais países do Mercosul, são considerados países de risco em relação à ação de grupos terroristas, mas este não pode ser utilizado como motivo para negligenciar a necessidade de medidas que aumentem a segurança da cadeia logística. Os programas de certificação de operadores de comércio exterior, tais como OEA, se desenvolveram fortemente no início dos anos 2000, como necessidade de aumentar a segurança das cadeias logísticas internacionais logo após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. Por este motivo, os programas OEA são muitas vezes associados como ferramenta para reduzir risco de ações terroristas. Entretanto, o escopo do programa é bem maior do que isso. Além de terrorismo, a adoção de medidas que busquem assegurar a inviolabilidade da carga desde a origem até o destino permite, por exemplo, a redução significa de riscos relacionados ao tráfico de armas e drogas, contrabando e descaminho.

P - Por que o transporte é um dos segmentos que mais pode se beneficiar com a certificação OEA?

R - Eu não arriscaria dizer isso, porque todos os intervenientes passíveis de certificação gozam, em maior ou menor grau, a depender variáveis diversas, dos benefícios do Programa. O que podemos afirmar é que os transportadores são um dos intervenientes que possuem mais benefícios tangíveis, assim entendidos aqueles expressamente citados na Instrução Normativa que disciplina o Programa. No caso, falamos do benefício de dispensa de apresentação de garantia em operações de trânsito aduaneiro e acesso prioritário em recintos aduaneiros.

P - O Sr. concorda com a visão de que o modal rodoviário é o mais vulnerável de todos no quesito segurança?

R - Quando se estuda o histórico de incidentes decorrentes de violações de unidades de carga na cadeia logística, percebe-se que a maior quantidade deles ocorre enquanto a carga está sendo transportada. Isso acontece pela natureza da operação. É muito mais simples estabelecer controles em unidades fixas, como em estabelecimentos onde são realizadas as atividades de acondicionamento, carregamento/descarregamento, transbordo, baldeação e demais ações de manuseio de carga, do que enquanto a carga está em movimento. Durante o transporte, a exposição a riscos é naturalmente maior. Se considerarmos, que no caso do Brasil, existe uma concentração de aproximadamente 60% na utilização do modal rodoviário, podemos entender que temos, nesse setor uma maior exposição a risco.

Mas é interessante também ressaltar que a exposição a riscos não é, por si só, um problema. O problema consiste na deficiência e na capacidade de identificá-los e estabelecer controles capazes de minimizá-los. É exatamente nesse viés que reside a importância do Programa OEA.

"A contratação de empresas de consultoria não é requisito para obtenção de certificação OEA"

P - Na percepção do grupo executivo da Receita Federal que gerencia o OEA, quais são os aspectos mais importantes que um operador de transporte rodoviário deve contemplar na busca de sua certificação?

R - Para fins de certificação, é muito importante que o interessado tenha plena capacidade de gerir os riscos aduaneiros inerentes a sua atividade. E quando falamos de gestão, falamos de um processo continuado, que deve existir no momento da certificação, mas, ainda mais importante, deve ser mantido e aperfeiçoado após a certificação. Talvez essa visão holística sobre os riscos aduaneiros relacionados aos diversos processos de trabalho da empresa seja onde se encontram as maiores dificuldades, porque isso exige sinergia entre diversos setores na gestão de alguns riscos que antes não eram percebidos ou não eram tratados. Cita-se, como exemplo no setor de transporte rodoviário, os procedimentos de segurança de carga, tais como inspeção regular das unidades de carga e monitoramento dos veículos, a necessidade de seleção e capacitação adequada dos condutores, sejam eles funcionários ou colaboradores sem vínculo direto com a transportadora, e a seleção de parceiros comerciais confiáveis para evitar, por exemplo, a prestação de serviço de transporte para um cliente represente risco para a cadeia logística.

P - Na sua opinião, uma empresa consegue obter o certificado sem a contratação de uma consultoria?

R - Sim. Isso é possível, mas depende de como a empresa tem incorporado o conceito de gestão de risco em sua cultura institucional. A contratação de empresas de consultoria não é requisito para obtenção de certificação OEA. O Programa brasileiro foi concebido para ser acessível a qualquer operador de comércio exterior que atenda aos critérios e requisitos do Programa sem necessidade de contratação de serviços especializados, tanto é que a Receita Federal disponibiliza uma ferramenta, chamada de Questionário de Autoavaliação (QAA), para auxiliar o interessado a mensurar, por conta própria, sua capacidade de ingressar no Programa. Entretanto, o que percebemos é que muitas empresas, ao realizar a autoavaliação, descobrem que existem muitos aperfeiçoamentos a fazer para atingir um nível de qualidade necessária para atender aos critérios do programa. Implementar políticas de gestão de riscos aduaneiros, ajustar processos de trabalho e implementar novos procedimentos internos, conforme exigido pelo programa, muitas vezes demandam conhecimentos e esforços que as empresas não dispõem. Nesses casos, é comum a contratação de consultorias especializadas.

ABTI promove palestra alusiva ao Maio Amarelo

Desde o ingresso do Brasil em metas internacionais de redução de acidentes de trânsito, o mês de maio tem sido consagrado como um período de mobilização pela conscientização em torno das questões de segurança no trânsito. O transporte rodoviário de cargas, por seu implícito envolvimento com o tema, busca também contribuir para mitigar este grave problema nacional, participando em ações de maneira coordenada com o Poder Público.

Em 25 de maio a ABTI promoveu em sua sede a palestra "Como agir em situações de acidentes de trânsito e cargas?", com a participação do inspetor da Polícia Rodoviária Federal-PRF João Mauricio Zancan. O policial relatou os erros mais comuns que acontecem nos acidentes, e trouxe dicas de como agir em determinadas situações, desde o socorro até o momento do atendimento ser realizado. De maneira muito elucidativa o inspetor Zancan apresentou uma animação em 3D de um boletim atendido pela PRF para exemplificar o forte impacto que acontece no momento do acidente, quando as cargas estão mal acondicionadas. Uma das novidades apresentadas durante a palestra foi a possibilidade de fazer a Declaração de Acidente de Trânsito–DAT através da página web da PRF para casos de acidentes de pequeno porte (somente no caso de danos materiais).

Os associados Alex e Joseane Severo, da Rodosul Seguros, também fizeram uma apresentação sobre a importância do seguro de cargas, esclarecendo dúvidas em relação ao procedimento de acionar o seguro, e as providências que devem ser tomadas pelo perito das seguradoras.

O evento Maio Amarelo teve a participação de transportadores, colaboradores, representantes Sest Senat, Brigada Militar, Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana (Segtram) e da Sección Educación Vial de la Dirección de Tránsito de Paso de los Libres.

Durante o encontro a gerente executiva da ABTI, Gladys Vinci, e o diretor do Sest Senat Uruguaiana, Eder Dalberto, anunciaram os cursos que estão sendo ofertados para dar continuidade ao processo de capacitação dos profissionais do Transporte de Carga Internacional (veja quadro). Maiores detalhes dos cursos serão divulgados por meios digitais brevemente.

Cursos de Transporte Internacional

- Ajudante de Carga
- Conferente de Carga
- Gestão de Frota
- Gestão de Pneus
- Manuseio de Produtos Perigosos
- Noções sobre Transporte e Expedições de Produtos Perigosos

(ministrados pelo Sest Senat de Uruguaiana)

Grupo Parlamentar debate integração de fronteiras Brasil e Argentina

O Grupo Parlamentar Argentina-Brasil reuniu-se dia 16 de maio, em Brasília, para debater a integração fronteiriça entre o Brasil e a Argentina, tendo como referência especial a integração nas cidades de Uruguaiana e Paso de Los Libres. Estiveram presentes à reunião o presidente da Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, senador Fernando Collor, a senadora Ana Amélia Lemos e o deputado estadual Frederico Antunes.

A ABTI e o SDAERGS – Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul, assinalaram que o Brasil assinou o Acordo de Recife, através do Subgrupo de Trabalho Nº 2 do Mercosul, que estabeleceu o "Acuerdo para la aplicación de los controles integrados en frontera entre los países del Mercosur" e, da mesma forma que estados partes do MERCOSUL tem compreensão da necessidade de se adotar uma norma comum, que atenda aos princípios essenciais do Tratado de Assunção, assim como ao mais eficaz aproveitamento dos recursos disponíveis, à melhoria de suas interconexões e ao cumprimento do estabelecido no cronograma de Las Leñas, que versa sobre o controle integrado em fronteira, tendo definido as medidas técnicas e operacionais que regulam o marco geral do referido controle. As entidades solicitaram o fiel cumprimento do Acordo de Recife por parte do governo brasileiro, que não vem sendo cumprido na cabeceira do país vizinho.

O embaixador argentino no Brasil, Carlos Alfredo Magariños, presente à reunião, explicou que os dois governos precisam continuar com os projetos resultantes do Acordo de Recife, que prevê a simplificação dos procedimentos e a integração eletrônica entre as fronteiras, visto que hoje apenas o centro integrado de fronteira em São Borja - Santo Tomé funciona na integralidade. Magariños manifestou desejo que esse modelo funcione nas diversas fronteiras comuns, simplificando a livre circulação de brasileiros e argentinos.

Exportações de automóveis para Argentina deverá sofrer redução

A crise deverá afetar as exportações brasileiras para a Argentina, com efeitos mais fortes no setor automobilístico. Atualmente o país vizinho representa 8% das exportações do Brasil, sendo que os automóveis são 33% desta participação. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA destaca que 76% das exportações do setor automobilístico nacional destinam-se para a Argentina, incluindo autopeças. O modelo reafirma-se pelo fato de que o país é principal importador de produtos manufaturados nacionais.

O sinal positivo do empréstimo do FMI deve gradualmente reduzir o caráter especulativo da desvalorização do peso argentino. No ano passado o país teve um crescimento do PIB de 2,9% e a alta esperada para 2018 é de 2%. Porém os esforços do governo argentino para conter a elevação do dólar já consumiram 16% das reservas cambiais do país. As autoridades financeiras elevaram a taxa básica de juros três vezes numa semana, já atingindo 40% ao ano, a fim de manter a atratividade dos investimentos. Assim mesmo a volatilidade persiste. A população argentina encara com desconfiança as medidas implementadas.

A inflação na Argentina se mantém na casa dos dois dígitos. Em 2017 foi de 24%. A projeção para este ano era de 20%, mas o índice deverá ser revisto diante da desvalorização do peso.

Analistas brasileiros estimam que os efeitos desta crise tenham reflexos específicos na balança comercial com o país vizinho, sem haver possibilidade de contágio ao Brasil.

Brigada Militar tem novo comando em Uruguaiana

A Polícia Militar de Uruguaiana, responsável pela segurança pública da cidade e de duas outras fronteiras com o Uruguai, passa a ser comandada pelo tenente coronel Antonio Felipe Zinga Junior, que responde pelo 1º Batalhão de Policiamento da Área de Fronteira.

Com o propósito de destacar a importância do transporte rodoviário internacional de cargas na região e a necessidade de um trabalho conjunto para garantir a segurança dos operadores, cargas internacionais e veículos que trafegam pela jurisdição, Gladys Vinci, gerente executiva da ABTI, fez uma visita de cortesia ao militar. Na oportunidade ressaltou as preocupações do setor no trânsito de fronteiras, e colocou-se à disposição do comandante para prestar informações eventualmente necessárias relacionadas ao segmento que a Associação representa.

Placas padrão Mercosul começam a ser adotadas até dezembro

Contran e Denatran informaram em 10 de maio que o limite máximo para que os estados adotem a placa de veículos padrão Mercosul passa a ser até 1º de dezembro de 2018.

O prazo vale para veículos novos e casos de transferência de propriedade, ou mudança de município. A troca de placas de veículos já registrados, que deveria ser concluída até 2023, também foi alterada, e deixou de ser obrigatória. Segundo Rone Barbosa, conselheiro do Contran, ela deverá ocorrer de forma gradual e espontânea. A resolução estabelece que as placas terão um chip e código de barras bidimensionais dinâmicos, os chamados QR code, e precisam ser homologadas junto ao Denatran.

A exigência das novas placas para os veículos habilitados ao transporte rodoviário internacional será progressiva e acordada nas reuniões plenárias do SGT nº 5.

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*
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

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

ITL Instituto de Transporte e Logística

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

Prêmio Exportação RS 2018

Foto: Marcos Nagelstein / Agência Preview

A Interlink Cargo e a Tito Smart Modal Logistics, associadas da ABTI, foram distinguidas no dia 07 de junho com o Prêmio Exportação RS na categoria Serviço de Suporte à Exportação. A distinção é concedida pelo Conselho do Prêmio Exportação RS (veja quadro de entidades), que há 46 anos reconhece os líderes no segmento exportador gaúcho. Ao todo, 55 empresas foram agraciadas este ano, em jantar realizado na Casa NTX, em Porto Alegre/RS. A premiação destaca empresas em categorias quantitativa, com base em dados de exportação do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, e qualitativa, com base na expertise das entidades representadas no Conselho do Prêmio Exportação RS.

Entidades do Conselho Prêmio Exportação

Apex-Brasil, Agenda 2020, ADVB/RS, Badesul, Banco do Brasil, Banrisul, BRDE, FARSUL, Federasul, Fecomércio-RS, FIERGS, Movimento Brasil Competitivo, Porto do Rio Grande, PwC Brasil, Programa Gaúcho da Qualidade e Produtividade, Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do RS e UFRGS.

Gestra
Gestão em Segurança e Medicina do Trabalho

Realização de Exames Ocupacionais
* Exame Clínico;
* Audiometria;
* Hemograma Completo + Plaquetas;
* Eletrocardiograma;
* Eletroencefalograma;
* Gama GT;
* Glicose;
* Acuidade Visual.
* Demais Exames Laboratóriais
* Exames Tóxicologícos.

Filial Itaqui - RS
Rua Pascoal Minóggio 1061
(55) 3433-6235

Filial São Borja - RS
Rua dos Andradas 2116
(55) 3431-7883

Filial Dom Pedrito - RS
Av. Barão do Upacarai, 1411
(55) 3243-3772

Matriz Uruguaiana - RS
Rua Monte Caseiros 2369, esquina Treze de Maio
(55) 3414-2158 / (55) 3402-3441
www.gestraonline.com.br

O Programa OEA e o Transporte

Os 159 países membros da Organização Mundial do Comércio – OMC firmaram acordo para a implantação do Programa em dezembro de 2013. Em 2016 o Congresso Nacional do Brasil aprova a participação do Brasil e em 2017 o acordo entra em vigor mundo afora. Presentemente Argentina e Uruguai também já participam do programa, enquanto Chile e Paraguai estão com o programa em desenvolvimento.

O Programa OEA é uma certificação de agentes do comércio exterior que representem baixo grau de risco em suas operações, e que atendam aos níveis de conformidade e confiabilidade do Programa OEA, cumprindo critérios de segurança aplicados à cadeia logística e suas obrigações tributárias e aduaneiras.

Acordos entre países facilitam transporte

Os acordos de reconhecimento mútuo (ARM) de exportadores e transportadores terrestres devem ser firmados entre os países, proporcionando facilidades ao operadores do comércio exterior nas fronteiras. Brasil e Uruguai já firmaram um ARM, resultando nas seguintes vantagens às empresas certificadas:

- Fronteiras Expressas
- Chuí (BR) - Chuy(UY)
- Jaguarão (BR) - Rio Branco (UY)
- Santana do Livramento (BR) Rivera (UY)

Benefícios

- Início simultâneo dos trâmites de exportação
- Verificações físicas em conjunto em ACI
- Prioridade de análises dos despachos selecionados para conferências (IMPO)
- Prioridade da entrada dos transportadores OEA no terminal alfandegado.

Critérios de Segurança para as transportadoras

- Segurança da carga
- Gestão dos parceiros comerciais
- Controle do acesso físico
- Segurança física das instalações
- Treinamento em segurança e conscientização das ameaças

Riscos na Cadeia Logística

- Roubo
- Contaminação
- Falta de entrega
- Saque
- Avaria
- Terrorismo
- Bioterrorismo
- Lavagem de dinheiro
- Tráfico de drogas
- Reputação

Benefícios Específicos do OEA-Segurança

Empresa certificada tem acesso prioritário nos recintos alfandegários

O artigo 10 traz os benefícios oferecidos aos operadores certificados na modalidade OEA-Segurança. São eles:

- Reduzido percentual de canais de conferência na exportação: a seleção para canais de conferência dos despachos de exportação do exportador OEA terá percentual reduzido em relação aos demais exportadores;
- Parametrização imediata das DEs: a parametrização das declarações aduaneiras do exportador OEA será executada de forma imediata, após o envio para despacho da Declaração de Exportação (DE);
- Prioridade de conferência das DEs selecionadas para inspeção: a declaração de exportação do exportador OEA selecionada para conferência será processada pelas unidades da RFB de forma prioritária, permitido o seu disciplinamento por meio de ato específico emitido pela COANA;
- Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro: será dispensada a apresentação de garantia no Trânsito Aduaneiro cujo beneficiário seja transportador OEA; e
- Acesso prioritário dos transportadores OEA aos Recintos Aduaneiros: será dado acesso prioritário aos transportadores certificados OEA nos Recintos Aduaneiros.

Participação do segmento de transporte no Programa OEA

- Nove transportadoras já possuem o Certificado OEA-S
- Outras 24 empresas de transporte estão em fase de análise

Porcentual de seleção de canais de conferência nas fronteiras

Exportação

Empresas não – OEA ..... 4,54 %

Empresas certificadas..... 1,02 %

Importação

Empresas não – OEA ..... 5,73 %

Empresas certificadas..... 1,46 %

Dados da RFB (março/18)

Organizações que podem obter o Certificado

Conforme o artigo 1º, parágrafo 1º da Instrução Normativa RFB nº 1598/2015, considera-se Operador Econômico Autorizado (OEA) o interveniente em operação de comércio exterior envolvido na movimentação internacional de mercadorias a qualquer título que, mediante o cumprimento voluntário dos critérios de segurança aplicados à cadeia logística ou das obrigações tributárias e aduaneiras exigidos pelo Programa OEA, seja certificado pela RFB como OEA.

Desta forma, podem requerer a certificação OEA os intervenientes constantes do artigo 4º deste mesmo instrumento legal:

-Importador
- Exportador
- Transportador
- Agente de Carga
- Depositário de mercadoria sob controle aduaneiro
- Operador Portuário ou Aeroportuário
- Despachante Aduaneiro
- Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex)[1]

Consultor afirma que certificação OEA é uma tendência mundial

Patrick Sousa, consultor da M2V

O trabalho de consultorias para a obtenção da Certificação OEA propicia uma orientação focada às questões estratégicas para segmento envolvido neste tema. A ABTI tem contado com o trabalho de Patrick Sousa, da M2V Consultoria, para as palestras sobre o tema.

Sousa destaca que as transportadoras tem três tipos de vantagens com a OEA: o primeiro é a qualidade na gestão, o segundo benefício é o que a própria certificação proporciona, e o terceiro é o posicionamento de mercado.

O consultor ressalta que a gestão de risco é um dos pilares de uma certificação OEA. "Quando implantado na empresa, a gestão passa identificar com mais clareza o que é importante para empresa, consegue definir prioridades e aloca os recursos de uma maneira mais eficiente", acrescenta ele, assinalando que a legislação prevê importantes vantagens exclusivas aos certificados (veja quadro).

O sócio da M2V Consultoria destaca que entre tais benefícios, três ele julga serem muito relevantes: o primeiro é o Ponto de Contato, que é um fiscal da Receita Federal que vai estreitar o relacionamento entre a iniciativa pública e privada - esse benefício é inovador dentro da Receita Federal e exclusivo aos Operadores Econômicos Autorizados certificados. O segundo é a participação no Fórum Consultivo, que será um mecanismo de participação da iniciativa privada na modernização da legislação, e o terceiro é o acesso prioritário dos transportadores OEA aos recintos aduaneiros, tornando o transportador mais competitivo, pois conseguirá um melhor lead time de entrega trazendo eficiência ao processo.

Sousa também analisa que o posicionamento de mercado é uma vantagem importante, pois uma vez definida a adesão ao programa, a empresa passar a ser reconhecida mundialmente como uma empresa segura e confiável, e os importadores e exportadores OEA darão prioridade na contratação de transportadoras certificadas.

O consultor contabiliza que nove transportadoras já estão certificadas e 24 se encontram em processo de análise por parte da Receita Federal. Ele considera tais números um apreciável avanço: "além disso, já temos várias transportadoras em processo de implementação da certificação que demanda tempo, pois é trabalho multidisciplinar e requer o envolvimento de várias áreas das empresas. Nesse sentindo em pouco tempo teremos um volume significativo", aposta ele.

Para o representante da M2V, além dos benefícios concedidos às empresas homologadas, a certificação é uma tendência mundial, e de acordo com o perfil de cliente que a transportadora atende, estes provavelmente também já são OEA ou estão em processo, e essas empresas darão prioridade para as transportadoras certificadas, e possivelmente em algum momento ser OEA será pré-requisito.

Adesão ao Programa

Sousa estima que uma empresa já detentora de um sistema de gestão, por exemplo, ISO ou outro tipo de certificação voltado para segurança da cadeia logística, consegue obter a certificação OEA-S num prazo de quatro meses, pois já se encontra em um patamar bem elevado de organização, procedimento e processo.

Ele assinala que as organizações não estão obrigadas a contratar consultorias para tal propósito, mas considera recomendável: "uma consultoria especializada e com experiência, ajuda a empresa a identificar o cenário atual com relação à aderência com os requisitos legais da legislação e consegue orientar a empresa sobre o que é necessário para implementar e atender a legislação, trazendo assertividade e produtividade!", argumenta Sousa.

Sobre as dificuldades que as empresas enfrentam na busca do certificado o consultor aponta a falta de procedimento como um dos principais pontos que impedem uma empresa ter a certificação. Segundo ele, além dos procedimentos, a empresa necessita ter mecanismos para monitorar a sua operação com indicadores bem definidos e garantir que os mesmos estejam de acordo com os procedimentos. Ao analisar os maiores riscos em termos de segurança para as empresas de transporte de carga, Sousa aponta para o monitoramento da carga, a qualificação do motorista e se a empresa trabalha com agregado ou terceirizado.

Sobre a circunstância da contratação de terceiros, que na legislação trata como parceiros comerciais, a M2V Consultoria alerta que este aspecto tem um papel fundamental para obtenção da certificação. "O que a empresa precisa fazer é definir alguns requisitos mínimos que o parceiro necessita ter, homologar esses parceiros, treinar, fazer auditoria periódica, que podemos chamar de 'due diligence' e acompanhar a operação com indicadores de desempenho e segurança da cadeia logística", explica o consultor.

Investimento com retorno

Patrick Sousa pondera que as vantagens de facilitação, agilidade e simplificação que se apregoa a um operador OEA se pagam. Mas ele vai além, ao propor uma reflexão que considera ser mais relevante que o prazo e custo da certificação: Qual o custo de não ser OEA?

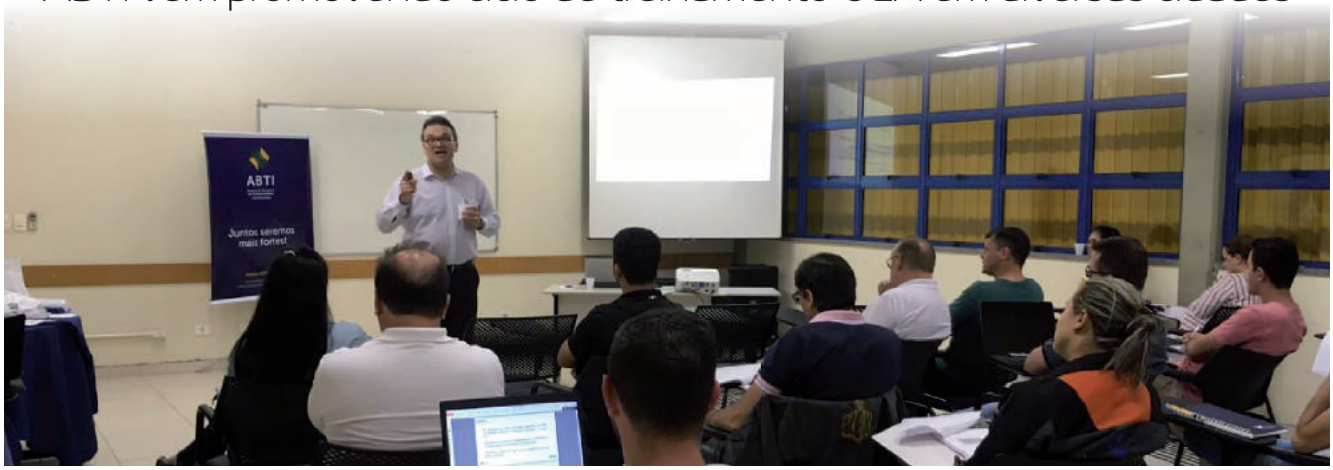
Indagado sobre valores dos serviços de consultoria, ele explica que algumas variáveis influenciam o valor de implantação, tudo dependendo do grau de maturidade que a empresa tem com relação aos seus processos e seu tamanho.

Conclusivamente, o consultor argumenta que ter um sistema de gerenciamento de risco é uma ferramenta de governança corporativa, através da qual se consegue identificar o que de fato é importante para o negócio e definir as prioridades de implementação. Nesse sentido a empresa acaba protegendo o seu negócio e agregando valor, alocando os recursos de forma mais assertiva, num contexto mais amplo de análise do retorno deste investimento na certificação OEA-S.

Benefícios do OEA (conforme legislação)

- Divulgação no sítio RFB
- Utilização da logomarca "AEO"
- Ponto de Contato na RFB
- Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras
- Participação do Fórum Consultivo
- Dispensa de garantia no trânsito aduaneiro
- Acesso prioritário dos transportadores OEA aos recintos aduaneiros.

ABTI vem promovendo ciclo de treinamento OEA em diversas cidades



Após ter realizado em 22 de março um curso em Porto Alegre/RS, a Associação promoveu a segunda edição em Foz do Iguaçu/PR nos dias 07 e 08 de maio. Participaram transportadores, despachantes e entidades de classe. Patrick Sousa, da M2V Consultoria Empresarial, foi o ministrante do curso, que contou com o apoio do Sest/Senat e da ACIFI.

Na sequência São Paulo/SP sediou o treinamento em 04 de junho. As cidades gaúchas de fronteira, São Borja e Uruguaiana, sediarão a atividade nos dia 9 e 10 de julho.

O curso é aberto ao público, e os associados da ABTI pagam um valor reduzido: R$ 200,00. Patrick Sousa, sócio da M2V, atua em consultoria em gestão empresarial e trabalha com auditoria e consultoria de processos no segmento de comércio exterior e auditoria de sistemas.

Certificação OEA será um diferencial da V.Santos Logística

A V. Santos Logística Internacional, de São Paulo/SP enxerga o Programa OEA como parte importante no futuro do Comércio Exterior no Brasil. Valdir Santos, diretor da organização, considera o Programa OEA um diferencial de mercado para as empresas que já são certificadas. Ele acrescenta que em breve será um pré-requisito para os prestadores que almejarem trabalhar com empresas multinacionais e de grande porte.

Santos assinala que o objetivo do programa é alcançar o reconhecimento da Receita Federal como uma empresa segura e de confiança na cadeia logística. "Com a certificação de todos envolvidos na cadeia, as operações aduaneiras nas exportações e importações passam a ser muito mais rápidas e eficientes, inclusive com tratamento prioritário perante a Receita Federal", esclarece o agente de cargas, ao se referir sobre os benefícios a serem alcançados com a certificação.

Ao analisar os riscos envolvidos em sua atividade, que foram considerados na busca da certificação, Santos explica que na condição de agente de cargas tem menos problemas do que outros na cadeia logística pois sua empresa não tem contato direto com a mercadoria embarcada. "Os maiores riscos que temos se referem à análise crítica de documentos pertinentes aos nossos embarques, com o intuito de instruir todos envolvidos na operação sem correr riscos de segurança, além de adotar procedimentos operacionais seguros e com controle de possíveis desvios", esclarece ele.

A V Santos está há cerca de cinco meses revisando todos procedimentos internos, documentos, e realizando treinamentos de sua equipe para obter a certificação. O empresário ressalta que o treinamento da equipe é altamente importante para sua obtenção. Os funcionários da empresa devem estar cientes de suas responsabilidades, e quais são as consequências de erros operacionais dentro da cadeia logística. Ele acrescenta que a V Santos não teve grandes dificuldades na sua preparação, a não ser em padronizar a escritura de alguns procedimentos.

Valor investido

A empresa está contando com o suporte da Consultoria M2V, que tem grande experiência no assunto e sabe apontar pontos de melhoria e acertos em sua estrutura. O agente de cargas entende que é essencial ter o suporte de uma consultoria especializada no tema. "Dessa forma a chance de obter o certificado é muito maior do que tentarmos sem uma assessoria especializada", argumenta ele, informando que o custo médio para se obter a modalidade Segurança varia de R$ 15.000,00 até R$ 50.000,00. No caso de um agente de cargas, situação da V Santos, pode variar dependendo de como a estrutura da organização se encontra em relação aos procedimentos internos, treinamentos, segurança da informação. Quanto menos a empresa estiver preparada nesses campos, maior será o investimento para regularização.

O nível de burocracia para obter a certificação OEA depende muito do cenário atual da empresa que quer se certificar. Santos explica que é um processo que exige da companhia uma estrutura muito bem organizada, com processos bem desenhados, controle rígido de documentos e alta segurança da informação. Segundo ele, para empresas que já possuem certificações como ISO ou controles de qualidade, tende a ser um processo mais fácil do que as que não possuem.

Sr. Valdir Santos

Santos resume que as vantagens de facilitação, agilidade e simplificação que se apregoa a um operador OEA pagam o investimento: "entendemos que para o prestador de serviço, a maior vantagem do operador OEA será que teremos um diferencial de mercado perante os concorrentes que não possuem a certificação", conclui ele.

De modo mais abrangente, o agente de cargas entende que os principais beneficiados do programa serão as empresas exportadoras e importadoras que sentirão um impacto de redução em seus custos.

O DNA da plataforma de compartilhamento no transporte

Prof. Dr. Marcelo Augusto de Felippes

Assim como a colonização dos povos, o transporte também tem seu DNA. Nas Américas, por exemplo, enquanto colônia das civilizações portuguesa e espanhola, a mobilidade das pessoas limitava-se a 10 Km de distância. Já na década de 50, com a evolução dos transportes, as pessoas passaram a se deslocar até um raio de, aproximadamente, 100 Km. Nas últimas décadas, com a evolução dos transportes, os meios de locomoção levaram a humanidade ao mundo globalizado, originando uma transformação substancial das sociedades.

Contudo, o "ir e vir" só não evoluiu mais efetivamente em prol das pessoas, porque ainda há muitas complexidades e desafios na passagem pelas fronteiras entre países.

Com a chegada das redes de telecomunicação 5G, será inevitável a mudança. Até o final de 2018, a China pretende inaugurar sua rede 5G com um maior número de conexões, maior velocidade e menor latência, na ordem de 20 ou 30 gigabits por segundo. Traduzindo: robôs conectados à rede 5G poderão carregar e descarregar contêineres de forma totalmente automática e autônoma; todos os eletrodomésticos de uma casa poderão ter um tipo de interatividade com a Internet e se comunicar entre si e com seus donos; planos de operadoras de telefonia passarão a ser ilimitados! Isso quer dizer que trilhões de dispositivos estarão permanentemente conectados à rede, dentre drones, carros autônomos, lâmpadas, sua cafeteira e qualquer outra coisa que imaginar. Mais de um milhão de aparelhos, a cada km² de área, poderão funcionar com a velocidade da luz e, porque não, os próprios dispositivos de controle de alfândegas e fronteiras.

Na América Latina, o 4G ainda é lenda para muita gente. Mas o 5G tende a nos distanciar ainda mais da evolução tecnológica que dará suporte direto aos transportes das novas gerações, caso não haja projetos nacionais que já considerem o 5G como algo irreversível e, de certa forma, assustador para nossa atual realidade.

A Rota da Seda 2, como o Ocidente vem denominando, é uma estratégia da China que quer criar um sistema próprio de rede de telecomunicações e transportes, não se importando em participar paralelamente ao já existente. É uma esfera audaciosa de influência geopolítica na África, Ásia e, em um segundo momento, na América Latina. Estão sendo alocados mais de 110 bilhões em dólares americanos, de capital público e privado chinês, nesse ambicioso e inovador projeto, incluindo melhorias de infraestrutura, transporte e comunicação na aproximação comercial oriental. A Rota da Seda original foi apenas uma inspiração simbólica do governo chinês, que prevê em seu projeto atual a introdução da utilização de redes 5G na passagem das fronteiras.

Os Estados Unidos iniciaram a implantação de uma rede estatal de 5G; o Brasil está avaliando como acompanhar essa revolução e implantá-la até 2020. Mas, permanece sem resposta uma questão crucial: como chegar ao 5G, se ainda se tenta, com muita dificuldade, implantar efetivamente o 4G em grande parte da América Latina?

A internet é recente no ramo de gerenciamento de transportes. En-

quanto, há poucos anos, apenas auxiliava na comunicação entre computadores e seres humanos, agora funciona também como "humanização" de objetos, que passaram a entender nosso comportamento, se comunicar entre si por intermédio da rede e, assim, modificar e, até mesmo, definir nosso futuro. Os objetos estão começando a automatizar as tarefas e algumas tomadas de decisão. A esse fenômeno damos o nome de "Internet das Coisas (IoT). Embora o transporte seja a atividade que mais dependerá da IoT, não há atualmente estudos e projetos de universidades, instituições públicas, privadas ou de associações em geral, se dedicando a esse grande momento de intensa e profunda modificação. Pelo contrário, as revistas institucionais que versam sobre transporte, infelizmente, ainda abordam problemas primários e, às vezes, obsoletos, longe do verdadeiro futuro que começa a nos confrontar. Muita oratória e pouca execução. Muita discussão e pouca realização. Em consequência, um atraso abissal no setor, considerado vital para a economia do nosso continente.

"Como chegar ao 5G, se ainda se tenta, com muita dificuldade, implantar efetivamente o 4G em grande parte da América Latina?"

O entendimento efetivo sobre o atual conceito de "compartilhamento" e "diversidade", exigirá nova modelagem e concepção em plataformas de compartilhamento com base no 5G, as quais serão implementadas com diferentes formatos. Irreversivelmente, esse novo contexto aproximará ainda mais o mundo real do virtual, em velocidade e qualidade ainda inimagináveis para nós, consumidores, modificando forçosamente a passagem de pessoas e cargas nas fronteiras do mundo. Não tem volta.

O compartilhamento de Streamings, Internet, TV a Cabo, energia elétrica e outros acessos diversos ocorrerão mediante um só dispositivo: uma simples tomada. A diversidade é inevitável e vai crescer, ainda mais, a cada dia após o 5G, que modificará, definitivamente, o DNA do transporte mundial. E este será um dos maiores protagonistas dessa gigante transformação que já bate a nossa porta.

Multilog projeta dobrar de tamanho e faturar R$ 1 bilhão até 2022

Djalma Vilela , CEO da Multilog

Depois de investir R$ 205 milhões em aquisições durante a crise, entre os anos de 2016 e 2018, a Multilog, uma das maiores operadoras logísticas do país, completa 22 anos de atividades com novos desafios: dobrar o faturamento de R$ 500 milhões (projetado para 2018) em cinco anos, chegando a R$ 1 bilhão em 2022.

Segundo o presidente, Djalma Vilela, o ritmo de consolidação das operações adquiridas da Elog no Sul, em 2016, levou a empresa a adquirir as operações da Elog no Sudeste, em março deste ano. O planejamento da companhia é maximizar o desempenho da estrutura atual, que conta com 18 unidades no Sul e Sudeste do Brasil, nos próximos dois anos. "Novas aquisições estarão em pauta a partir de 2020", diz Vilela.

Desde 2016, a Multilog passou por um forte ciclo de crescimento: deixou de ser uma empresa de logística, transporte e armazenagem com atuação apenas em Santa Catarina e 300 colaboradores, para tornar-se um dos maiores operadores logísticos do país, com 1.510 colaboradores e mais de 1,5 milhão de m2 de área alfandegada.

Djalma Vilela diz que a Multilog também está ingressando na transformação digital, e se prepara para ter um dos pilares do negócio oriundo da tecnologia com foco no e-commerce. "Estamos destinando uma parte de um armazém para o desenvolvimento de uma plataforma de coleta e entrega de mercadorias no formato digital. Os parâmetros para este serviço são coleta, entrega, agilidade e rastreabilidade", destaca Vilela.

Fonte: Assessoria de imprensa

CNT estimula startups para o transporte

A Confederação Nacional do Transporte divulgou um programa de impulso a startups da América Latina. Denominado Conecta, seu objetivo é selecionar empresas nacionais e internacionais inovadoras que desenvolvam soluções inteligentes para os desafios do setor de transporte e logística do Brasil. A iniciativa conta com a parceria do BMG UpTech, braço do Grupo BMG voltado para a inovação.

O Conecta tem como proposta trazer soluções na redução de custos, ganho de eficiência e estímulo à inovação para o segmento de transporte brasileiro, hoje representado por mais de 200 mil empresas, dois milhões de caminhoneiros e taxistas autônomos, além de mais de três milhões de empregados.

Para Francisco Cardoso, presidente da ABTI, a proposta da CNT vem no tempo certo. "Alguns empresários ainda não conseguiram entender o momento de transformação. A gente sempre acha que a disrupção nunca vai acontecer com a gente, que está longe, mas temos um inimigo invisível de fora. Quem não inovar vai ficar para trás", alerta.

As propostas de inovação devem estar relacionadas com a atividade-fim ou com processos internos das empresas de transporte. As soluções podem abranger atividades acessórias a esses mercados, como gestão,

sustentabilidade, odontologia, nutrição, psicologia, fisioterapia e educação, áreas ligadas ao Sest Senat que atuam na capacitação profissional e na assistência social para trabalhadores do transporte e, também, ligadas ao ITL (Instituto de Transporte e Logística), entidade que atua na educação, pesquisa e inteligência para o setor transportador.

Etapas do Programa

Num período de sete meses o Conecta terá quatro etapas:

Start: na primeira etapa, que começa logo após o período de inscrições, serão selecionadas até 100 startups, que passarão por entrevistas online de caráter eliminatório. Em seguida, começa efetivamente o período de tração e investimentos, captados gradativamente, com valuation de até R$ 5,7 milhões.

Fase 1: até 50 startups a R$ 20.000 por startup e valuation de R$ 1 milhão. Duração: um mês (apenas um encontro presencial).

Fase 2: até 25 startups a R$ 210.000 por startup e valuation de R$ 3,5 milhões. Duração: quatro meses (serão oito encontros presenciais de dois a três dias cada).

Fase 3: até 5 startups a R$ 230.000 por startup e valuation de R$ 5,7 milhões. Duração: um mês em aceleração nos Estados Unidos

Maiores informações sobre o Conecta acesse: http://conecta.cnt.org.br/.

As multas administrativas da ANTT e os limites legais para sua validade

Fernando Massignan - Advogado

As empresas que desenvolvem a atividade empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC e TRIC) têm identificado um aumento significativo no número de multas e cobranças por parte da ANTT, situação que implica em uma série de dificuldades ao transportador, tais como protestos extrajudiciais, inscrição em órgãos de restrição ao crédito - Serasa e CADIN - e a consequente propositura de execuções fiscais.

Essa situação é resultado de orientação traçada pelo TCU, ainda em 2010, no sentido de que as agências reguladoras buscassem tornar mais eficiente a lavratura e cobrança de suas autuações. A partir dessa determinação, a ANTT moldou sua estrutura de modo a transformar a então apontada ineficiência em relação às inscrições no CADIN, as quais atingiam o irrisório percentual de 0,5% das multas aplicadas, para, em 2017, atingir o patamar de 100% nos processos finalizados e encaminhados para cobrança .

Com esse aperfeiçoamento, somado às diversas implementações de cunho tecnológico que facilitaram a sua fiscalização, a ANTT passou a ser a Agência Nacional com maior número de multas aplicadas, atingindo a impressionante marca de 1,344 milhão de autos de infração lavrados, os quais somam o valor de R$ 1,519 bilhão (um bilhão, quinhentos e dezenove milhões de reais) de acordo com levantamento realizado pelo próprio TCU .

Embora a Agência tenha implementado uma eficiência invejável na sua sistemática de cobrança, muitos transportadores têm questionado acerca da legalidade de algumas atitudes adotadas, em especial na cobrança de multas por 'evasão de balança', sobre as quais a ANTT estipulou a penalidade no valor de R$ 5.000,00, como também em relação ao encaminhamento de multas que foram lavradas há muitos anos e que apenas agora estão sendo recebidas pelos transportadores.

Ciente da preocupação das empresas transportadoras, a ANTT esteve representada por seu superintendente, diretoria e corpo técnico no dia 17/04/2018 perante o SETCERGS e ABTI, aonde foram indicadas algumas medidas a serem aperfeiçoadas na conduta da Agência, tendo em vista os recentes julgamentos que envolvem a matéria.

Dentre as ilegalidades questionadas, foi possível identificar os principais pontos de atrito entre transportadores e Agência Reguladora, sobre as quais se passa a tecer algumas considerações com a finalidade de permitir aos transportadores que tomem conhecimento da matéria e consigam evitar as multas ou se defender de forma apropriada. Passa-se a demonstrar de forma muito sintética as principais teses acerca do tema que têm sido levadas aos Tribunais e que estão sendo debatidas nas reuniões com a ANTT:

1. A ANTT detém poder regulatório para fixar o valor de suas próprias multas?

A tese que pode levar a Agência a ter que revisar a totalidade de suas demandas refere-se ao questionamento constitucional acerca da sua competência para, por meio de ato infralegal, estipular o valor de suas próprias multas ou se tal ato normativo só seria válido mediante a existência de lei em sentido estrito.

A título exemplificativo refere-se que foi a partir da Resolução 3.056 que a ANTT fixou o valor da multa por suposta evasão de fiscalização no valor de R$ 5.000,00, inexistindo previsão em lei de tal penalidade.

Esse tema, - constitucionalidade das multas fixadas pela ANTT -, já está sendo analisado pelo STF na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIn)

nº 5.906, apresentada pela Associação Brasileira de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati).

Na referida ADIN se questiona a constitucionalidade da Lei 10.233/2001 que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres e, também, da Resolução 233/2003 da ANTT que regulamentou a imposição de penalidades para o transporte terrestre de passageiros, uma vez que tais penalidades não teriam amparo legal, negando vigência ao princípio da legalidade.

Caso a ADIN venha a ser julgada procedente pelo STF, as multas impostas pela ANTT contra os TRC seguirão o mesmo caminho, devendo todas virem a ser anuladas, fato que permitirá, inclusive, que as multas pagas pelos TRCs sejam ressarcidas.

2. O caso da Evasão de Balança ou Evasão de Fiscalização da ANTT.

Outro questionamento que tem sido sistematicamente levado aos Tribunais é referente ao correto enquadramento na legislação brasileira dos autos de infração lavrados sob a denominação 'evasão de fiscalização'.

Com efeito, o enquadramento indicado pela ANTT como 'evasão de fiscalização' acarreta ao TRC autuado em multa no valor de R$ 5.000,00, nos termos do art. 34 da Resolução 3.056, enquanto que se o enquadramento fosse no sentido de 'evasão de balança' acarretaria em aplicação do CTB, fato que além de tornar a multa mais barata ainda imporia à ANTT a obrigação em cumprir com o prazo de 30 dias para notificação do infrator, situação que implicaria na decadência de boa parte das multas.

Sustentando essa tese, os transportadores têm destacado que, na maioria das vezes, não constaria nas rodovias qualquer indicação por parte da ANTT no sentido de que aquela fiscalização específica seria com a finalidade de validar a inscrição no RNTRC, mas que nas rodovias se constata apenas a existência de placas indicando a fiscalização por balanças. Por esse motivo, em face da falta de sinalização ao autuado, os agentes não poderiam aplicar a multa de evasão de fiscalização da ANTT.

Outra tese sustentada pelo TRC para afastar a aplicação desse auto de infração de evasão de fiscalização é a de que no momento da fiscalização inexistiriam fiscais presentes no posto para realizar o procedimento fiscalizatório e, por isso, não restaria outra alternativa ao TRC senão seguir viagem.

> *"A ANTT passou a ser a Agência Nacional com maior número de multas aplicadas, atingindo a impressionante marca de 1,344 milhão de autos de infração lavrados, os quais somam o valor de R$ 1,519 bilhão"*

Por fim, argumenta-se, também, no sentido da constatação de formação de filas de congestionamento nas rodovias, situações nas quais os fiscais orientam para que os caminhões sigam em frente e, mesmo assim, esses mesmos fiscais lavram autos de infração em razão de fotos de pardais que indicam suposta fuga da fiscalização.

Embora os argumentos sejam contundentes em favor dos TRCs, pois não se pode negar a evidente insegurança das estradas brasileiras, a dificuldade enfrentada nas ações é em produzir provas que demonstrem a ocorrência desses fatos. Por esses motivos, é obrigação do TRC que pretenda impugnar as autuações manter documentação idônea que demonstre a localização dos caminhões na data da infração e, até mesmo, se for possível, filmar as situações em que fiscais orientem para que não se formem filas de veículos.

Como forma de demonstrar a ausência dos fiscais no local da fiscalização, temos solicitado judicialmente que a ANTT apresente o ponto dos seus funcionários, tendo se identificado uma série de irregularidades cometidas por parte da Agência nesse controle.

Ainda assim, em todas as teses acima evidenciadas, impõe-se reiterar que é imprescindível a produção de provas, devendo cada Transportador buscar se municiar de argumentos plausíveis para demonstrar sua tese abonatória.

3. Nulidade dos Autos de Infração.

Além das teses que acima foram expostas, os Tribunais têm analisado se os autos de infração, na forma como têm sido lavrados pela ANTT, são válidos, tendo em vista que muitas informações que deveriam conter nas infrações simplesmente inexistem, dificultando a defesa por parte das transportadoras. Nesse sentido, tem-se levado ao Judiciário o pleito, para que declare nulo os autos de infração pela ausência de indicações precisas acerca das circunstâncias em que o TRC teria evadido a fiscalização.

A argumentação é direcionada no sentido de que a Administração Pública tem o dever de fundamentar as penalidades que aplica, sendo que nos Autos de Infração por 'evasão de fiscalização' consta apenas uma lacônica indicação, inexistindo qualquer outro elemento que permita ao fisca-

lizado saber se de fato cometeu a infração que lhe está sendo imputada.

Assim, os atos administrativos careceriam de fundamentação na medida em que não teriam elementos suficientes, tais como imagens, identificação do servidor responsável pelo lançamento ou qualquer outro elemento que indicasse com precisão a infração.

4. Empresa que receber cobrança de Auto de Infração de ato infracional ocorrido há alguns anos, como proceder?

Por fim, refere-se que, a partir da orientação diária junto ao SETCERGS e aos diversos TRCs, foi possível identificar que a ANTT tem encaminhado para cobrança processos administrativos prescritos.

Nesse sentido, refere-se que a Resolução n.º 5.083 define no art. 70, §1.º que prescreve em 5 (cinco) anos a ação punitiva da ANTT contados da data da prática do ato. Além disso, consta no mesmo dispositivo normativo que nos casos de auto de infração impugnado o prazo para seu julgamento no âmbito administrativo fica reduzido para 3 anos. Ou seja, caso a impugnação apresentada não venha a ser julgada dentro do prazo de 3 anos a pretensão punitiva estará prescrita.

Caso o transportador identifique o transcurso destes lapsos temporais em cobrança a ele direcionada deverá encaminhar ofício ao processamento de autos de infração e apoio à JARI da ANTT para que proceda na baixa de ofício dos autos de infração.

5. Breves considerações finais:

Diante dos esclarecimentos acima prestados, é possível identificar que em relação ao tema ainda inexiste consolidação de posicionamento judicial consolidado acerca da legalidade dos autos de infração lavrados pela ANTT, porém, além das teses jurídicas que demandam solução no campo abstrato, como é o caso da aplicação do CTB ou da competência da ANTT para fixar suas multas, para se permitir uma possível defesa no caso concreto é dever do TRC municiar-se de elementos probatórios acerca de eventuais abusos que possam ter sido cometidos pela fiscalização da Agência Reguladora.

Por fim, deve-se saudar a disponibilidade da diretoria e dos agentes da ANTT em dialogar com os TRCs para encontrar saídas para que o setor não sofra prejuízos desnecessários. Com efeito, tanto os TRC como a Agência esperam que as punições sejam dirigidas apenas para os transportadores que efetivamente cometem infrações e não de forma indiscriminada como tem ocorrido ordinariamente.

Fernando Bortolon Massignan
Advogado sócio do Zanella Advogados Associados. Professor de Direito Tributário em cursos de pós-graduação. Mestre em Direito pela PUC-RS. Especialista em Direito Tributário pela FGV. Formado em Direito pela PUC-RS e em Ciências Contábeis pela UFRGS. Advogado do SETCERGS.

Noboru Ofugi e Marcos Antonio das Neves recebem a Ordem de Rio Branco

Noboru Ofugi, chefe da assessoria técnica para o transporte internacional da ANTT, e Marcos Antonio Lima das Neves, assessor técnico para o transporte internacional da ANTT, foram condecorados como Grande Oficial do Quadro Suplementar da Ordem de Rio Branco. A solenidade de entrega ocorreu em 20 de abril, em Brasília, com a presença do presidente da República, Michel Temer.

A Ordem de Rio Branco é a mais alta condecoração da diplomacia brasileira e distingue pessoas físicas, jurídicas, corporações militares, instituições civis nacionais ou estrangeiras pelos seus serviços e méritos excepcionais. Os dois executivos da ANTT tem uma longa trajetória de trabalho no setor público, com particular destaque nas negociações que envolvem o transporte internacional.

Medalha do Mérito do Transporte

Brasília sediou no dia 09 de maio a cerimônia de entrega da Medalha de Mérito do Transporte, distinção conferida pela NTC&Logística para homenagear pessoas físicas e jurídicas que tenham se destacado por sua atuação no setor de transporte rodoviário de cargas.

O transportador Fernando Antonio Simões – JSL S/A e Afrânio Kieling, presidente do SETCERGS, receberam a medalha das mãos de José Hélio Fernandes e Urubatan Helou, presidente e vice-presidente da NTC&Logística, respectivamente. O presidente da ABTI, Francisco Cardoso e a senadora Ana Amélia Lemos prestigiaram a solenidade.

Transportes Tozzo confia na expansão do Transporte Internacional

A Transportes Tozzo iniciou suas atividades em 1987. Seus fundadores tiveram inspiração de ingressar no segmento a partir da vivência de seu pai, Antônio Tozzo, que fora motorista de caminhão em tempo anterior. Até o ano de 2000 a empresa atendia exclusivamente o mercado nacional, particularmente com foco nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Seu segmento de carga era o de transporte de safras. A partir deste ano a transportadora adquiriu câmaras frigoríficas e ingressou no transporte internacional. Inicialmente a Tozzo utilizou permisos de terceiros, tendo obtido sua habilitação ao mercado internacional em 2005.

A decisão de investir em frota para o transporte frigorificado marcou decisivamente o avanço da organização, que deixou de atender ao transporte de grãos. Presentemente a empresa aposta no crescimento do transporte internacional, confiando no aumento do volume de importações e exportações. Mesmo diante do cenário econômico atual, que não estimula o comércio exterior, e tendo a variação cambial impactando diretamente no segmento, o planejamento da Transportes Tozzo visa aumentar os investimentos no setor, apostando num futuro melhor para o transporte internacional. A empresa atende a Argentina e o Chile nos segmentos de alimentos, bebidas e produtos de primeira necessidade.

A transportadora estabelece com seus diferenciais a qualidade de seus serviços, ênfase em procedimentos internos de segurança da carga e dos veículos, capacitação de seus colaboradores, somados à experiência e expertise no seu segmento. A Tozzo conta com alto nível de satisfação de seus clientes.

A transportadora é sócia da ABTI, e qualifica a Entidade como uma força do segmento que auxilia e apoia o transporte internacional. Segundo sua Diretoria, a Associação tem como característica principal ser uma referência no setor, apoiando seus associados, sanando dúvidas, oferecendo suporte jurídico, e prestando um atendimento completo.

Informações adicionais

Matriz: Chapecó/SC
Filiais: Nonoai/RS
Itupeva/SP
Países atendidos:
Brasil, Argentina e Chile
Colaboradores - 275
Frota - 87 caminhões
www.transtozzo.com.br

Mercovia lança aplicativo para acompanhar liberação dos caminhões

Os clientes do Concessionário Mercovia S.A (São Borja-Santo Tomé) passam a dispor de um aplicativo para smartphones que mostra em tempo real o processo de liberação dos caminhões. Esta nova plataforma tecnológica para operação, consultas e integrações aos Sistemas Mercovia é um aplicativo que já está sendo utilizado pelos motoristas, despachantes, agregados, transportadoras importadores e exportadores, possibilitando acompanhar todo o processo dentro do pátio aduaneiro, desde a entrada até a saída do caminhão.

A iniciativa marca o início da evolução da estrutura tecnológica do Centro Unificado de Fronteira, tendo como premissa atender aos clientes da concessionária.

Essa evolução está alicerçada nos seguintes pilares:

-Sistemas existentes no CUF em ambiente Web;

-Plataforma de Integração com clientes via Web Services J-SON e XML;

-Aplicativos móveis para uso operacional interno e também para uso de clientes, já disponíveis na Google Play e na Apple Store.

A nova plataforma web traz inúmeras vantagens aos usuários, sobretudo conferindo dinamismo no acesso às informações de qualquer lugar e a qualquer momento, através de PC, smartphone, tablet etc, assim como por diferentes perfis de clientes que demandam acompanhar o processo de liberação das cargas ou caminhões nesta fronteira.

Os interessados poderão obter mais informações sobre o APP Mercovia, relacionadas aos aspectos técnicos e funcionalidades, acessando www.mercovia-sa.com na sessão Gestão da Informação.

Serviços disponíveis via aplicativo

-Consulta transit-time através do Manifesto
-Consulta transit-time através de Placas
-Consulta transit-time através de conhecimento de transporte
-Consulta transit-time através de chave fiscal de transportador-
-Consulta transit-time através de chave fiscal de importador/exportador.

Estes serviços são utilizados para transferir dados através de protocolos de comunicação para diferentes plataformas, independentemente das linguagens de programação utilizadas nessas plataformas.

HÁ VAGAS

NO MERCADO DE TRANSPORTE BRASILEIRO.

ACESSE O EMPREGA TRANSPORTE E ENCONTRE A OPORTUNIDADE QUE VOCÊ TANTO PROCURA.

Acesse: empregatransporte.sestsenat.org.br

O Emprega Transporte é uma plataforma gratuita que facilita a integração entre empresas do setor e profissionais qualificados pelo SEST SENAT.

Profissional, cadastre o seu currículo e informe-se sobre as vagas!

Empresário, tenha acesso aos talentos do setor de transporte!

EMPREGA transporte
SEST SENAT
banco de talentos

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	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
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 no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018
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 21/02/2003
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 no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018

Fluxo do TRIC

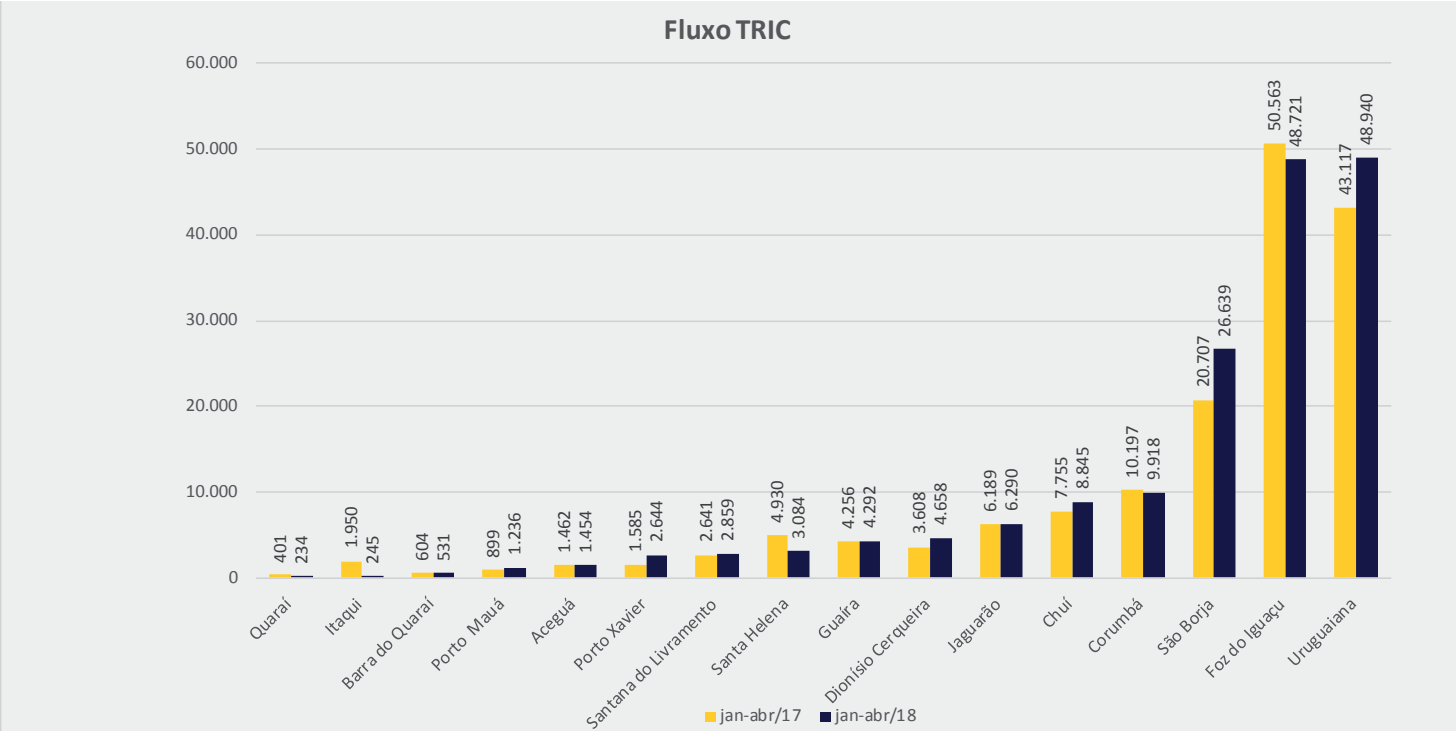
Abril 2018

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-Abr 2017	Jan-Abr 2018	Δ	Mar 2018	Abr 2018	Δ	Abr 2017	Abr 2018	Δ	Mai/16 Abr/17	Mai/17 Abr/18	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.808	245	-86,45%	52	61	17,31%	289	61	-78,89%	5.568	1.938	-65,19%
			Exportação	142	0	-100,00%	0	0	0,00%	11	0	-100,00%	422	66	-84,36%
			Total	1.950	245	-87,44%	52	61	17,31%	300	61	-79,67%	5.990	2.004	-66,54%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	8.369	10.820	29,29%	3.326	2.705	-18,67%	2.319	2.705	16,65%	26.806	28.077	4,74%
			Exportação	12.338	15.819	28,21%	4.680	3.954	-15,51%	3.379	3.954	17,02%	36.635	47.216	28,88%
			Total	20.707	26.639	28,65%	8.006	6.659	-16,82%	5.698	6.659	16,87%	63.441	75.293	18,68%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	1.018	1.852	81,93%	571	922	61,47%	339	922	171,98%	5.369	3.908	-27,21%
			Exportação	567	792	39,68%	168	208	23,81%	133	208	56,39%	3.048	2.827	-7,25%
			Total	1.585	2.644	66,81%	739	1.130	52,91%	472	1.130	139,41%	8.417	6.735	-19,98%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	2.069	1.625	-21,46%	371	592	59,57%	527	592	12,33%	6.519	6.122	-6,09%
			Exportação	1.539	3.033	97,08%	813	835	2,71%	431	835	93,74%	7.434	8.718	17,27%
			Total	3.608	4.658	29,10%	1.184	1.427	20,52%	958	1.427	48,96%	13.953	14.840	6,36%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	12.302	12.249	-0,43%	3.439	3.062	-10,96%	3.351	3.062	-8,62%	40.175	41.331	2,88%
			Exportação	30.815	36.691	19,07%	9.092	9.172	0,88%	8.007	9.172	14,55%	92.006	110.212	19,79%
			Total	43.117	48.940	13,51%	12.531	12.234	-2,37%	11.358	12.234	7,71%	132.181	151.543	14,65%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	0	0,00%	0	0	S/Inf	0	0	0,00%	30	3	0,00%
			Exportação	898	1.236	0,00%	348	377	8,33%	199	377	89,45%	2.258	2.888	0,00%
			Total	899	1.236	0,00%	348	377	8,33%	199	377	89,45%	2.288	2.891	0,00%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	PY + AR	Imp.PIA/PTN	28.888	24.654	-14,66%	6.977	6.594	-5,49%	6.646	6.594	-0,78%	116.241	81.221	-30,13%
			Exp. PIA/PTN	21.675	24.067	11,04%	6.282	6.840	8,88%	5.166	6.840	32,40%	65.273	72.063	10,40%
			Total PIA/PTN	50.563	48.721	-3,64%	13.259	13.434	1,32%	11.812	13.434	13,73%	181.514	153.284	-15,55%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	4.467	2.556	-42,78%	683	1.044	52,86%	643	1.044	62,36%	18.728	10.430	-44,31%
			Exportação	463	528	14,04%	51	84	64,71%	136	84	-38,24%	2.796	1.964	-29,76%
			Total	4.930	3.084	-37,44%	734	1.128	53,68%	779	1.128	44,80%	21.524	12.394	-42,42%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	3.171	2.794	-11,89%	809	855	5,69%	374	855	128,61%	13.376	9.993	-25,29%
			Exportação	1.085	1.498	38,06%	334	427	27,84%	286	427	49,30%	3.906	4.026	3,07%
			Total	4.256	4.292	0,85%	1.143	1.282	12,16%	660	1.282	94,24%	17.282	14.019	-18,88%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	1.167	1.206	3,34%	265	218	-17,74%	404	218	-46,04%	3.006	4.175	38,89%
			Exportação	295	248	-15,93%	94	25	-73,40%	55	25	-54,55%	1.084	1.026	-5,35%
			Total	1.462	1.454	-0,55%	359	243	-32,31%	459	243	-47,06%	4.090	5.201	27,16%

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-Abr 2017	Jan-Abr 2018	Δ	Mar 2018	Abr 2018	Δ	Abr 2017	Abr 2018	Δ	Mai/16 Abr/17	Mai/17 Abr/18	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	277	195	-29,60%	0	49	#DIV/0!	1	49	4800,00%	923	777	-15,82%
			Exportação	327	336	2,75%	91	84	-7,69%	93	84	-9,68%	1.702	1.187	-30,26%
			Total	604	531	-12,09%	91	133	46,15%	94	133	41,49%	2.625	1.964	-25,18%
Chuí	Chuy	UY	Importação	2.019	2.523	24,96%	705	754	6,95%	448	754	68,30%	6.983	7.432	6,43%
			Exportação	5.736	6.322	10,22%	1.629	1.830	12,34%	1.331	1.830	37,49%	18.089	20.353	12,52%
			Total	7.755	8.845	14,06%	2.334	2.584	10,71%	1.779	2.584	45,25%	25.072	27.785	10,82%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	3.020	2.108	-30,20%	517	504	-2,51%	631	504	-20,13%	11.081	7.722	-30,31%
			Exportação	3.169	4.182	31,97%	1.040	1.149	10,48%	708	1.149	62,29%	10.572	12.695	20,08%
			Total	6.189	6.290	1,63%	1.557	1.653	6,17%	1.339	1.653	23,45%	21.653	20.417	-5,71%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	370	181	-51,08%	30	45	50,00%	57	45	-21,05%	1.280	1.101	-13,98%
			Exportação	31	53	70,97%	15	13	-13,33%	7	13	85,71%	166	203	22,29%
			Total	401	234	-41,65%	45	58	28,89%	64	58	-9,38%	1.446	1.304	-9,82%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	795	627	-21,13%	159	127	-20,13%	108	127	17,59%	5.055	2.472	-51,10%
			Exportação	1.846	2.232	20,91%	521	592	13,63%	466	592	27,04%	6.197	6.802	9,76%
			Total	2.641	2.859	8,25%	680	719	5,74%	574	719	25,26%	11.252	9.274	-17,58%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	554	1.238	123,47%	408	365	-10,54%	114	365	220,18%	3.040	3.934	29,41%
			Exportação	9.643	8.680	-9,99%	2.338	2.265	-3,12%	2.113	2.265	7,19%	32.659	28.357	-13,17%
			Total	10.197	9.918	-2,74%	2.746	2.630	-4,22%	2.227	2.630	18,10%	35.699	32.291	-9,55%

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

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

JULHO		AGOSTO		SETEMBRO	
02	São Pedro e São Paulo	15	Assunção de Maria	07	Independência do Brasil
05	Independência da Venezuela	15	Fundação de Assunção	29	Dia da Batalha de Boquerón
09	Independência da Argentina	17	Dia do General José de San Martin	17	Feriado nacional chileno
16	Nossa Senhora do Carmo	25	Independência do Uruguai	18	Dia da Independência Chilena
18	Juramento da Constituição do Uruguai			19	Dia do Exército chileno
24	Aniversário de Simón Bolívar				

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Independência do Brasil	06/09/2018 (quinta-feira)	16h às 22h
	07/09/2018 (sexta-feira)	06h às 12h
	09/09/2018 (domingo)	16h às 22h

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

22º SIMERCO
SEMINÁRIO ITINERANTE DO MERCOSUL

REALIZAÇÃO:
ABTI

APOIO:
SETCERGS
Transporte&Logística

8h30 às 12h

DU-E
Siscomex

Receita Federal

Teoria e prática de DU-E e manifestação
MARCO ANTÔNIO SIQUEIRA

17h

Receita Federal

Operador Econômico Autorizado - OEA
ELAINE COSTA

Fecomércio RS
Sesc | Senac

O Futuro do Profissional do Comércio Exterior
LUIZ ANTONIO SILVA RAMOS

20 anos TranspoSul
Feira e Congresso de Transporte e Logística

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

www.transposul.com

plus

VISIBILIDADE = **RESULTADOS**

Seja parceiro da ABTI
e coloque seus produtos e serviços
na vitrine do **transporte**.

ANUNCIE CONOSCO!