Cenário do
revista Transporte

ANO XIII - EDIÇÃO 53 - 2019

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

TAXA DE IMIGRAÇÃO

Taxas encarecem Comércio Exterior

Cobranças arbitrárias de Argentina e Paraguai mostram descompasso com Mercosul

TAXA DE CONSULARIZAÇÃO

ABTI adquire sede em Uruguaiana

ABTI

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

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

Gladys Vinci
Diretora 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

Rebeca Teixeira
Recepção
abti@abti.org.br
skype: recepcao.abti
Ramal: 200

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

Katielli Saraiva
Comunicação e Marketing
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

Maria Isabel Ramos
Comunicação e Marketing
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti
Ramal:202

associacaoabti
associacaoabti
associacaoabti
abti

"Este será também um tempo que entrará para a história da Associação, pois por decisão da Diretoria, adquirimos um imóvel na área central de Uruguaiana"

Muito trabalho pela frente

A cada novo tempo constatamos de forma reiterada a importância do trabalho coletivo e do meio associativo como forma de encaminhar soluções para as atividades empresariais. A ABTI há alguns anos adotou o slogan "Juntos seremos mais fortes", traduzindo uma visão adequada ao espírito que tem norteado nossas ações em favor do Transporte Internacional.

No terceiro trimestre de 2019 acontecimentos relevantes ganharam forma. Enquanto a mídia acompanha as votações da Reforma da Previdência no Congresso Nacional, a Reforma Tributária assumiu contornos mais claros em seus projetos que já circulam na Câmara. O Transporte Internacional, por exemplo, seria diretamente impactado. Nossa participação na Comissão da Reforma Tributária possibilitou o encaminhamento de uma Emenda Modificativa de autoria do deputado Jerônimo Goergen, que obteve mais de 200 assinaturas de deputados, assegurando seu acolhimento para votação e, se aprovada, mantendo nossa desoneração.

Este será também um tempo que entrará para a história da Associação, pois por decisão da Diretoria, adquirimos um imóvel na área central de Uruguaiana. Nossa Entidade nasceu no Rio de Janeiro, migrou para Brasília, depois se mudou para São Paulo. E há 22 anos está sediada na fronteira da Argentina. Há muito tempo ficou comprovado o acerto desta decisão. Nossas Diretorias de outros tempos detectaram a importância da ABTI estar ao lado do Transportador, onde suas operações internacionais acontecem. E a definição pela compra de uma sede própria premia esta história de sucesso em seus objetivos.

Por fim, desejo ressaltar a opção editorial que nossa revista faz ao ter como pauta de capa a cobrança de taxas migratórias pela Argentina e consularização pelo Paraguai. Não pode haver conformismo com estes descompassos do Mercosul. Se desejamos de fato ser competitivos como um bloco econômico, se ambicionamos a maturidade do acordo com a União Europeia, não podemos anuir tais procedimentos que oneram as exportações intrabloco.

Estamos levando ao nosso público a 53ª edição da Cenário do Transporte plena em notícias e artigos que acentuam a nossa vocação de transportadores internacionais, na certeza de que o nosso sucesso também tem sede na ABTI.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

Taxas cobradas por Argentina e Paraguai evidenciam falta de alinhamento no Mercosul

São despesas que oneram os produtos que circulam dentro do bloco econômico, em visão descompassada às pretensões de um mercado único.

ABTI compra imóvel em Uruguaiana: sede ficará pronta em 2020

06-07

Entrevista com Nicole Goulart, diretora executiva do SEST SENAT

11 a 13

SGT-5 anuncia Acordo de Reconhecimento Mútuo de OEA no Mercosul

24

Sumário

ANO XIII - EDIÇÃO 53-2019

INTERNACIONAL
ABTI viabiliza Emenda que mantém desoneração do Transporte Internacional na Reforma Tributária **08**

GERAIS
Associação versa sobre transformações mercadológicas em Workshop de Transporte **10**

GERAIS
Sindicato de Uruguaiana - SETAL tem nova Diretoria **10**

INTERNACIONAL
COLFACs consolidam-se como espaço de diálogo para melhorar a transposição de fronteiras terrestres **14-15**

ASSOCIADAS
BTR celebra 30 anos em sede nova **16**

ASSOCIADAS
Veloce obtém Certificação OEA **16**

ASSOCIADAS
Rigabras recebe mais uma Certificação ISO **17**

GERAIS
Associação realiza Workshop OEA em Uruguaiana **18**

LEGISLAÇÃO
Artigo: Por que as multas da Receita Federal não incidem sobre o valor do frete? **27 a 29**

INTERNACIONAL
Artigo: Protecionismo rege pensamento dos blocos econômicos. Por Frederico Fernandez-presidente da Fundación Internacional Bases (Cordoba-AR) **30-31**

TRANSPORTE
Festa do Motorista em Uruguaiana **32**

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
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva
Maria Isabel Ramos
COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br - Ramal 208

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Billy James Stringhini

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

ABTI adquire sede em Uruguaiana

Imóvel tem excelente localização

Vinte e três anos após ter transferido sua sede para Uruguaiana, a ABTI adquiriu um imóvel na cidade. Em 1997 a Associação já contava com uma Delegacia nesta fronteira, porém a transferência completa para Uruguaiana contou com o decisivo suporte do empresário José Schwanck, que no ano seguinte foi eleito presidente da Entidade. Francisco Cardoso, presidente da ABTI, justificou que a sede atual, apesar de ser muito boa, já não consegue atender a contento aos associados, limitando a capacidade de atendimento. Ele sustenta que em Uruguaiana a Entidade construiu parte de sua história, e a mudança para a cidade se comprovou muita adequada. "Uruguaiana, além de fronteira com a Argentina, é aduana de trânsito para o Chile, e isto gerou a instalação de muitas filiais de transportadoras nesta cidade. Com o grande movimento, se faz necessária a presença da ABTI para intervirmos ao lado de nossos associados em todos os problemas e dificuldades operacionais que surgem todos os dias. Ademais a cidade está localizada de forma central às aduanas que fazem fronteira com o Uruguai e outras, como São Borja e Foz do Iguaçu", diz o presidente.

Gladys Vinci, diretora executiva da Associação, descreve inúmeras razões para esta escolha: "por um lado, temos o perfil da gestão, a despesa mensal do aluguel é um valor considerável, não temos espaço para estacionamento, não temos como crescer, estamos limitados em espaço e possibilidades, não tem acessibilidade e não permite incluirmos itens de sustentabilidade, entre outras dificuldades".

Ela acrescenta que a ABTI se desenvolveu na cidade, e está estabelecida em um local estratégico que permite atuar com maior celeridade, seja na fronteira que for. Segundo Vinci, a Entidade criou raízes na cidade, evoluiu, ganhou independência e autonomia. Mas ela vai mais longe: "também temos que destacar a história. É como dar paredes a uma decisão acertada do passado".

O endereço é na Rua dos Andradas, 1995, no bairro Santo Antônio. Trata-se de via no limite do bairro, contígua ao que se considera Centro da cidade. Está localizado entre a Rua Santana e a Av. Presidente Vargas, principal avenida da cidade, o que possibilita o acesso mais direto ao Porto Seco, a menos de 10 minutos de distância. Em diagonal à sede do SDAER-GS, a 50 m da sede da Polícia Federal, concentrando o setor de comércio exterior em 100m. O novo local dista 1,3 km da ponte internacional, 400m da estação rodoviária (dois quarteirões), e um km do centro da cidade (cinco quarteirões). É uma região que ainda tem disponibilidade de espaço para estacionamento, e está posicionada de forma equidistante dos principais hotéis da cidade.

Atualmente o imóvel abriga uma casa térrea de 250 m², num terreno de 800 m². O projeto final terá uma área edificada um pouco superior a 600 m². O local será reformado, por isso a projeção é de que a mudança será feita ao longo do ano que vem. O plano é aproveitar o que já está construído, alterando algumas poucas configurações, e aumentar em um segundo andar, com espaço maior de salas e auditórios. Francisco Cardoso acrescenta que a sede terá estacionamento próprio, coworking e sala de reunião para associados em viagem, além de um auditório para eventos que poderá ser locado, gerando receita à Entidade.

Projeto de arquitetura moderno pauta pela sustentabilidade e acessibilidade

A arquiteta Victória Amarante, autora do projeto da nova sede, explica que o primeiro foco do projeto foi desenvolver um local de trabalho aberto para promover a integração de alguns setores da Associação, salas fechadas para reuniões e salas com maior privacidade, quando necessário, espaço comum para socialização e utilização de painéis móveis para promover ainda maior flexibilidade espacial.

Ela acrescenta que seguido disso, outro fator determinante no projeto foi a sustentabilidade, pois foi tomado um maior cuidado com as soluções propostas: priorizar ventilação e iluminação natural, fazendo com que se reduza o consumo de fontes energéticas e, além disso, instalação de fontes alternativas de geração de energia elétrica foram adotadas como a utilização de placas fotovoltaicas. O reaproveitamento da água da chuva através de um sistema de cisterna também foi proposto. Além desses fatores internos, também foi concebido um espaço para bicicletário, promovendo a sustentabilidade urbana e "influenciando" os colaboradores a utilizarem essa alternativa de transporte.

Arquiteta Victória Amarante

Por último e não menos importante, pensamos na acessibilidade para todos. Na edificação, uma pessoa portadora de necessidades especiais conseguirá acessar todos os ambientes. Com as soluções propostas, garantimos maiores resultados tanto do ponto de vista ambiental quanto nos aspectos sociais, culturais e econômicos", sustenta a arquiteta.

Ela explica que o plano é priorizar a execução e finalização do pavimento térreo. Para tanto será solicitado à prefeitura um HABITE-SE parcial e continuar a obra na etapa de acabamentos enquanto o prédio já estiver em uso. Amarante informa que as instalações elétricas e hidráulicas do prédio atual não poderão ser aproveitadas, pois não atendem as demandas do novo projeto. Serão refeitas, garantindo maior qualidade na execução.

A arquiteta enfatiza que um elemento interessante na fachada do projeto foi a implantação de uma "varanda", não muito comum em edificações comerciais, mas acabou tornando a edificação mais intimista e estreitando a relação do interior x exterior. A escolha de acabamentos modernos, linhas retas e utilização de vidro na fachada vão conferir um ar de sofisticação ao prédio.

Sede terá 600m²

Transporte Internacional encaminha Emenda à Reforma Tributária

A Proposta de Emenda à Constituição – PEC nº 45, de autoria do deputado federal Baleia Rossi, que altera o Sistema Nacional Tributário, projeta impactos ao setor de transporte.

A ABTI, representada por seu presidente, Francisco Cardoso, integra a Comissão da Reforma Tributária (CRT). Por intercessão de Cardoso, e com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o deputado federal Jerônimo Goergen elaborou a Emenda Modificativa nº 15/2019, propondo a alteração do Inciso V do § 1º do art. 152-A, incluído pelo art. 1º da PEC nº 45/2019, propondo a não incidência de imposto sobre as exportações e sobre o transporte internacional de cargas, assegurada a manutenção dos créditos.

A PEC nº 45/2019 tem sido divulgada pela imprensa como a base da Reforma Tributária que entrará em pauta no Congresso Nacional após a votação final da Reforma da Previdência.

Segundo o advogado tributarista Fabio Raimundi, presidente da Fundação Escola Superior do Direito Tributário, com sede em Porto Alegre/RS, a reforma em projeto embute aumento de impostos, e o transporte terá elevação na carga tributária. O advogado critica a postura do Poder Executivo, que segundo ele, historicamente opta pelo aumento de impostos em desfavor da redução de seus custos.

Texto original onera o setor

As mudanças em curso, com a criação do Imposto sobre Bens e Serviços em diversos setores, preveem exceção apenas às exportações, desconsiderando o transporte internacional.

A ABTI, através da construção da Emenda Modificativa, propõe que o Transporte Internacional seja isento do pagamento do Imposto sobre Bens e Serviços definido pela PEC nº 45.

Em nota enviada aos seus associados, a ABTI esclareceu que sua proposta de Emenda está baseada no Artigo 14 da Medida Provisória 2158-35 de 2001 – ainda em vigência – que isenta o Transporte Internacional de Cargas ou passageiros, da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS). Sendo assim, a entidade defende que a elaboração da Emenda Modificativa é uma iniciativa para incentivar a competitividade das empresas brasileiras frente a concorrentes estrangeiros, uma vez que é preciso elevar a participação do Brasil na cadeia de movimentação de cargas no consumo de diversos países.

Para que a Emenda pudesse ser aceita no Congresso, foram recolhidas 200 assinaturas de parlamentares da Câmara de Deputados. Porém o desfecho do assunto dependerá de aprovação no plenário da Câmara, demandando articulação em todos os espaços da casa legislativa, com particular empenho durante a defesa da proposta, que terá o parecer do relator da Comissão Especial, deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP/PB).

Francisco Cardoso destaca que a ABTI estará sempre empenhada em resolver os impasses em torno do TRIC, pois é a única entidade no país que se dedica exclusivamente a este setor. Ele assinala a importância e suporte que a Associação tem da Confederação Nacional do Transporte.

Justificativas do deputado federal Jerônimo Goergen para Emenda Modificativa

A presente emenda objetiva manter desonerado o transporte internacional de cargas conforme o art.14 da Medida Provisória 2158-35 de 24/08/2001.

Tal medida busca seguir incentivando a competitividade das empresas de transporte internacional brasileiras frente a concorrentes estrangeiros.

O Brasil estreita cada vez mais suas relações com os países integrantes do bloco Mercosul e é preciso elevar a participação do Brasil na cadeia de movimentação de cargas no consumo de vários países.

O texto da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº45 de 2019 busca simplificar o atual modelo tributário nacional, auxiliando assim na diminuição do custo Brasil e no tempo gasto pelo setor produtivo com burocracias.

Vemos de forma positiva a intenção do Congresso Nacional em simplificar as atuais regras tributárias. A proposta apresentada respeita as regras de comércio exterior, porém deixa de fora do ordenamento legal a desoneração do transporte internacional.

Tal exclusão pode prejudicar e aumentar os custos do transporte internacional.

A presente emenda busca ajustar o texto da PEC e auxiliar no estímulo ao crescimento de negócios entre os países vizinhos.

SOLUÇÕES INTELIGENTES EM TRANSPORTES

Há quarenta anos iniciava-se uma história de empreendedorismo voltado para o transporte e logística no Brasil. Nascia a ATRHOL, em Horizontina/RS. O desafio estava em crescer de modo sustentável e ético em seu segmento. Hoje, após quatro décadas, a empresa já colhe o legado de seu posicionamento, com investimentos constantes em processos de qualidade e em gestão de pessoas. Sua estratégia de mercado permite que clientes sejam atendidos com rapidez e segurança, transcendendo o melhor em soluções para o transporte de máquinas e equipamentos agrícolas em todo o território nacional, bem como América Latina, compromisso assumido por seus sócios, e colaboradores. Conheça um pouco mais de sua trajetória e serviços, acesse o site www.atrhol.com.br.

Prêmio Qualidade RS PGQP
BRONZE em 2018

www·atrhol·com·br

40 ANOS
1978 - 2018

ABTI apresenta avanços da tecnologia em Workshop de Transporte

A FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e Transporte do RS promoveu nos dias 13 e 14 de setembro, em Rivera/UR, o 1º Workshop Fetransul-Sinditransportes. O evento técnico contou com a presença do presidente Francisco Cardoso, do vice-presidente Glademir Zanetti, e da diretora executiva Gladys Vinci. Foram realizadas oito palestras, sendo que uma delas foi sobre Transporte Internacional, feita pelo presidente da ABTI.

Cardoso contextualizou as intensas mudanças que o mundo dos negócios vem experimentando. Provocando a reflexão do público propôs: "Inovar ou Morrer, ou Inovar para Sobreviver". Deu exemplos desta ruptura de referências citando casos como o do "uber x taxi".

Demonstrou que nos Estados Unidos já existem estudos para que caminhões viajem em comboio, liderados pelo veículo da frente, sendo que os demais trafegam de maneira autônoma, como forma de otimizar custos e qualificar a segurança. Cardoso explicou ao público o funcionamento do Portal Siscomex, destacando que em um ano de emprego, ele reduziu o tempo das exportações em mais de 50%. Apontou que este modelo é uma tendência no Mercosul, que vem sendo empregado por Uruguai, Argentina, Chile e Paraguai. Segundo ele os efeitos desta simplificação embasada na tecnologia são a redução de prazos e custos.

O presidente também explicou o Programa OEA no Brasil, assinalando o esforço da ABTI em disseminar esta certificação no meio transportador: nove cursos foram promovidos desde 2015.

Toma posse a nova Diretoria do SETAL - Uruguaiana

Tomou posse em 15 de agosto a nova Diretoria do SETAL-Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística da Fronteira Oeste. A cerimônia ocorreu na Casa de Eventos Bento, em Uruguaiana, e contou com a presença do prefeito da cidade, Ronnie Mello e do presidente da Fetransul, Afrânio Kieling. O prefeito colocou a administração pública municipal à disposição do setor de transportes enfatizando a importância do comércio exterior para a cidade. O presidente da Federação conclamou os empresários da região a construírem juntos o desenvolvimento do transporte, olhando sempre para as oportunidades, e não para as dificuldades.

Ederson Maas, presidente reeleito do SETAL, agradeceu o apoio e confiança que tem recebido da Fetransul e o suporte que o Sindicato recebe da ABTI- Associação Brasileira de Transportadores Internacionais. Maas acrescentou que a consolidação do SETAL em Uruguaiana está ocorrendo de forma idêntica ao próprio setor, ou seja, com muito esforço, persistência e trabalho.

"Uruguaiana e região, por tudo que representa no transporte, merecem o sindicato das empresas. Saliento a necessidade de valorizar, destacar e incentivar o empresário, para que ele mantenha o foco no crescimento sustentável, de forma leal, correta, responsável e valorizando seus funcionários, desta forma também contamos com o apoio do município e da representatividade política presentes na posse. Essa união é, sem dúvida, fundamental para que as demandas do setor e geração de empregos sejam atendidas", manifestou ele, que concluiu assinalando a importância das empresas da região fazerem parte do SETAL, pois apenas unidos o Sindicato poderá defender o setor.

"O treinamento no SEST SENAT contribui para desenvolver a eficiência na empresa"

Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT

Nicole Goulart é graduada em Direito há 10 anos. Mestranda em Administração Pública pelo Instituto Brasiliense de Direito Público – IDP, tem pós-graduação em Direito Público pela Fundação Escola do Ministério Público do Distrito Federal – FESMPDFT. É ainda, pós-graduanda em Gestão de Negócios pela Fundação Dom Cabral. Iniciou sua carreira no transporte em 2009, como assessora sindical na Confederação Nacional do Transporte – CNT. A partir de 2014 passou a atuar como assessora chefe do Jurídico do SEST e do SENAT. Presentemente é diretora executiva nacional do SEST – Serviço Social do Transporte, e do SENAT – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte.

Cenário do Transporte - O Sistema "S" do Transporte contabiliza 26 anos de existência. Comparado aos demais "S", essa é uma iniciativa ainda nova. Em que medida atingiu seus objetivos?

Nicole Goulart - Podemos dizer que o SEST SENAT é o "filho temporão" do Sistema "S". Fomos criados anos depois de as demais entidades já estarem estabelecidas, mas isso nunca foi um problema para a consolidação do nosso trabalho. Hoje, somos uma instituição reconhecida por todo o setor de transporte. Os resultados de uma pesquisa recente comprovam isso. O levantamento mostrou que, para mais de 80% dos empresários ouvidos, os cursos ou programas promovidos pelo SEST SENAT são considerados diferenciais em uma possível promoção. Além disso, 84% consideram que a contribuição paga ao SEST SENAT traz retornos positivos para as empresas. Isso nos mostra que o trabalho realizado até aqui tem contribuído, de maneira decisiva, para a profissionalização e a melhoria da empregabilidade no setor de transporte. Nesses 26 anos, já ultrapassamos a marca de 135 milhões de atendimentos de capacitação profissional e de assistência à saúde e qualidade de vida. Todos os nossos serviços têm foco nas principais necessidades do setor transportador.

P- O que falta realizar para que alcance sua maturidade?

R- Os resultados alcançados nesses 26 anos nos fizeram bastante sólidos para enfrentar os desafios que o futuro nos impõe. Sabemos que o setor de transporte passa por inúmeras transformações pautadas pelas mudanças que ocorrem no mundo, e isso faz com que o SEST SENAT também se adéque a essa nova realidade. Nesse sentido, estamos, nos últimos anos, preparando o SEST SENAT para ser o condutor dos transportadores nessa travessia de grandes transformações. Estamos trabalhando para que nossas Unidades Operacionais possam oferecer, cada vez mais, serviços essenciais que permitirão à atividade transportadora atuar nesse mundo disruptivo. Nossa visão de futuro é sermos reconhecidos pela excelência em educação profissional, qualidade de vida e inovação para o setor de transporte. É uma grande satisfação saber que estamos no caminho certo.

P- Quais foram os principais avanços nesse período?

R- Poderia citar aqui inúmeras conquistas e realizações do SEST SENAT nesses 26 anos, mas vou me ater a três grandes pilares: tecnologia, atenção essencial à saúde e aprimoramento da gestão.
O primeiro deles está diretamente ligado aos nossos treinamentos, que têm como objetivos principais

reduzir os custos das empresas e garantir mais segurança no trânsito. Exemplo disso são os cursos no simulador de direção, que ministramos em mais de 110 Unidades Operacionais de todo o país. A prática simulada possibilita que o motorista profissional vivencie e reaja a situações de risco com segurança e, assim, seja treinado de maneira mais eficiente e eficaz. Nessa mesma linha, temos trabalhado com a educação a distância por entendermos que os profissionais do transporte, muitas vezes, não conseguem parar para estarem dentro de uma sala de aula. A nossa plataforma oferece mais de 200 cursos sobre temas que vão do transporte à gestão. Também desenvolvemos, em parceria com o ITL (Instituto de Transporte e Logística), o Programa Avançado de Capacitação do Transporte, voltado aos executivos das empresas do setor, com cursos ministrados por três grandes instituições de renome internacional: Fundação Dom Cabral, Embry-Riddle e DB Rail Academy.

No pilar "atenção essencial à saúde", o SEST SENAT tem, nos últimos anos, despendido esforços em atendimentos preventivos, que são fundamentais para os trabalhadores exercerem suas atividades da melhor maneira possível, visando sempre ao bem-estar deles e à segurança no trânsito. Assim, os atendimentos de fisioterapia têm como foco central a prevenção de problemas na coluna; os da nutrição, o controle do excesso de peso e a alimentação saudável; e os da psicologia, o combate ao uso de álcool e outras drogas. Além disso, oferecemos atendimento completo de odontologia a todos os trabalhadores do setor e aos seus dependentes. Destaco que todos esses serviços são totalmente gratuitos para os trabalhadores do transporte e seus dependentes.

Por fim, aprimoramos e continuaremos aprimorando a nossa gestão. Criamos áreas específicas de Governança e Compliance e de Auditoria Interna Permanente. Temos um compromisso com a transparência na aplicação dos recursos destinados ao SEST SENAT. Todos os nossos orçamentos são aprovados pelos órgãos competentes.

P- Novamente, o governo federal acena com mudanças (cortes/reduções) do Sistema "S". Qual o tamanho dessa ameaça para a continuidade do projeto?

R- É claro que qualquer corte altera os planos de investimentos do SEST SENAT, mas reconhecemos, neste momento, a situação econômica do país. Independentemente de ocorrer ou não e do tamanho da redução, o SEST SENAT vai continuar trabalhando para manter os níveis de excelência dos serviços oferecidos nas áreas de capacitação profissional e de assistência à saúde dos trabalhadores do transporte.

"Já estamos trabalhando no desenvolvimento de um curso na modalidade a distância para atender aos normativos da OEA relativos ao transporte internacional"

P- O principal argumento para se criar o SEST SENAT na década de 1990 foi a carência de formação profissional especializada para o transporte, quando os recursos eram geridos pelo SESI/SENAI. O setor de transporte conquistou um novo patamar de qualificação dos trabalhadores a partir dessa mudança?

R- A pesquisa realizada com os empresários mostra a relevância do SEST SENAT para a qualificação dos trabalhadores do setor de transporte. O levantamento mostrou que 73% dos empresários afirmam que o desempenho dos seus empregados melhorou após os treinamentos do SEST SENAT. Outro resultado relevante é que, para 85%, o treinamento no SEST SENAT contribui para desenvolver a eficiência na empresa. Diante desses números, podemos perceber que os índices de qualificação profissional têm melhorado e permitido ao setor ganhar mais competitividade. De qualquer maneira, vale destacar que a falta de capacitação profissional é um problema vivenciado em todo o Brasil por todos os setores da economia, ou seja, não é exclusividade do transporte. Assim, o que deve ser primordial é o trabalho de ampliar cada vez mais as possibilidades e ofertas de qualificação, sejam elas nas áreas operacionais ou de gestão. O SEST SENAT tem buscado atuar nesse sentido, com a ampliação e atualização do portfólio de cursos e a inclusão de metodologias e equipamentos mais atraentes e envolventes.

P- O regime legal que habilita motoristas no Brasil prejudica a possibilidade de o SENAT qualificar os motoristas profissionais?

R- As regulamentações existentes hoje para a habilitação de motoristas estão voltadas aos condutores comuns. O trabalho desenvolvido pelo SEST SENAT é destinado aos motoristas profissionais. Isso vai além da habilidade de dirigir e

cumprir as regas de trânsito. Independentemente da regulamentação existente no Brasil, o processo de formação profissional será sempre necessário e fundamental para que os motoristas exerçam sua atividade profissional.

P- O transporte internacional de cargas é um segmento bastante especializado, com demandas de formação profissional diferenciadas. O SENAT está capacitado para atendê-lo?

R- O SEST SENAT se mantém sempre atento às necessidades específicas de todos os segmentos do transporte e busca oferecer serviços que atendam às demandas dos transportadores. Para o transporte internacional de cargas, oferecemos dois cursos específicos: "Gerenciamento de Risco no Transporte Internacional de Cargas" e "Noções do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas no Mercosul e em Países Associados". Esses dois treinamentos foram criados a partir de demandas das nossas unidades operacionais localizadas em Santa Rosa e Uruguaiana, no Rio Grande do Sul. No entanto, os conteúdos estão disponíveis e podem ser ofertados em qualquer unidade em funcionamento no Brasil, desde que haja o interesse dos transportadores para a formação de turmas.

P- Atualmente, o avanço mais importante do transporte internacional é o Programa OEA, por meio do qual as empresas de transporte podem ser certificadas com normas internacionais de segurança. Como o SENAT pode viabilizar um curso especializado nas normas da OEA ao alcance do setor internacional?

R- Já estamos trabalhando no desenvolvimento de um curso na modalidade a distância para atender aos normativos da OEA relativos ao transporte internacional. De acordo com o nosso cronograma, esse treinamento deverá ser lançado já em 2020.

P- As fronteiras terrestres de Uruguaiana e Foz do Iguaçu, com grande trânsito de caminhões, são as únicas que contam com unidades do SEST SENAT. Mas outras cidades de fronteira, como São Borja/RS – 80 mil caminhões/ano; Corumbá/MS - 35 mil caminhões/ano; Chuí/RS – 27 mil caminhões/ano; e Jaguarão/RS – 21 mil caminhões/ano, também figuram com grande concentração da atividade transportadora. Como o SEST SENAT estabelece suas prioridades de instalação de unidades operacionais?

R- As unidades operacionais do SEST SENAT são instaladas em cidades com localização estratégica regional. Isso porque, além de atender às demandas da cidade, nossa infraestrutura permite que os atendimentos sejam ofertados também aos transportadores das cidades próximas.

Entidade tem 147 unidades no país

P- Outros países, como a vizinha Argentina, têm uma experiência diferenciada na área de formação profissional, por meio da FPT – Fundação Profissional para o Transporte. Contam com cursos, laboratórios, ambientes de logística e pista para treinamento de motoristas. O SENAT mantém contato com instituições congêneres em outros países, com vistas ao aprimoramento das suas atividades?

R- O SEST SENAT mantém, desde 2017, uma parceria com o governo do Canadá para o desenvolvimento do Programa de Aperfeiçoamento para Eficiência Energética. Para isso, foi firmado um acordo internacional de cooperação técnica com o NRCan (Ministério dos Recursos Naturais do Canadá) e com o ICCT (Conselho Internacional de Transporte Limpo) para o desenvolvimento de cursos gratuitos, com certificação internacional, que ensinam práticas para diminuir o consumo de combustível e o desgaste dos veículos.

Também é importante destacar que nossas unidades operacionais contam com infraestrutura adequada para o treinamento dos motoristas profissionais. Além dos simuladores de direção, já citados anteriormente, temos pistas de treinamento onde os alunos podem vivenciar na prática o que foi aprendido em sala de aula. Tudo isso em um ambiente controlado e acompanhado por nossos instrutores. Nesse projeto, temos parceria com montadoras de veículos que cedem os caminhões para as aulas práticas.

Também mantemos parcerias com instituições de ensino, como a HSM, a Singularity University, a Fundação Dom Cabral, a Universidade de Stanford, para capacitar a alta gestão das empresas de transporte e, assim, proporcionar mais eficiência e mais qualidade aos serviços oferecidos.

COLFACs fomentam diálogo e apresentam avanços

Uruguaiana / RS

As COLFACs - Comissões Locais de Facilitação do Comércio de Foz do Iguaçu e Uruguaiana vem cumprindo com os objetivos para os quais foram constituídas. Com reuniões regulares, os resultados começam a surgir. Segundo Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, que tem representado os transportadores nestas duas fronteiras terrestres, o ambiente propicia a interlocução entre o setor público e privado. "O setor empresarial tem a possibilidade de apresentar propostas que diminuem tempos ociosos, sejam eles eliminando procedimentos reiterados, concentrando passos, utilizando mais sistemas e a tecnologia da informação, entre outros. Ela assinala que nem sempre melhorias requerem investimentos: o know-how e a experiência privada podem refletir favoravelmente em diversas situações, sem afetar a segurança do procedimento aduaneiro. Vinci destaca que as duas comissões trabalham para diminuir tempos e ganhar competitividade, mas a configuração é distinta. Em Uruguaiana participam órgãos públicos e entidades representativas como a ABTI. Em Foz do Iguaçu, nem todos os segmentos estão representados.

Reuniões da Comissão em Uruguaiana

Dias 27 de junho, 19 de julho e 29 de agosto ocorreram respectivamente a 7ª,8ª e 9ª reuniões da Comissão de Uruguaiana.

O setor público tem sido representado pela RFB, MAPA/VIGIAGRO, Anvisa, e as entidades privadas pela ABTI, SDAERGS e outras. No 7º encontro as pautas foram o Cadastramento de Taras; Placas do Mercosul; Parametrização da DU-E; Apresentação do CRT e assuntos relacionados ao Mapa. Sobre o Cadastramento de Taras a ABTI registrou a necessidade de registro de taras em todos os portos secos, acompanhado da entrega de documentação em cada uma das fronteiras. Gladys Vinci ponderou que uma relação de taras em um dos portos secos poderia servir para protocolar em outro recinto da mesma jurisdição. A RFB manifestou que tratará o assunto de modo a tornar uniforme o tratamento dentro da jurisdição da Alfândega em Uruguaiana.

No que se refere ao tema de Placas do Mercosul, a ABTI expôs que está sendo solicitado um novo cadastro de taras para veículos que tiverem que alterar a placa para o modelo do Mercosul, duplicando a informação. Foi proposto que seja aplicada a regra de conversão para atualização do modelo Mercosul e constatada a existência de tara já cadastrada. Desse modo, ficou acordado que a proposta será analisada, uma vez que é razoável que seja aceita a placa anterior, pois há uma Resolução do DENATRAN, bem como um documento emitido pela ANTT, informando a placa anterior e atual.

Quanto ao MAPA, a Associação destacou que a conferência e verificação dos produtos não segue a ordem do protocolo de documentação. Segundo a entidade, existe prioridade para produtos perecíveis, mas a conferência dos demais é aleatória. Para tanto a ABTI propôs que seja seguida a ordem do protocolo e/ou distribuição dos

processos antes da coleta da mercadoria, assim como já acontece eventualmente. Foi discutida a necessidade de transparência dos procedimentos realizados pelo órgão, de modo que o transportador possa se adequar e não perder tempo na fronteira.

Na 8ª Reunião de Uruguaiana as abordagens foram sobre temas relacionados aos recintos aduaneiros como a eficiência operacional do PSR, temas relacionados à RFB, como a Notícia Siscomex Exportação nº 45/2019 e a Descrição detalhada e classificação fiscal e Quebra de jurisdição e Criação de 'flag' no sistema LECOM.

A partir desta reunião ficou definido que os números da eficiência operacional do Porto Seco Rodoviário serão pauta fixa dos encontros. A Multilog, deste contexto, apresentou os dados operacionais relativos ao primeiro semestre do ano de 2019.

Durante a ocasião, discutiu-se sobre a Notícia Siscomex nº 45/2019 que regula a reimportação de produtos com amparo legal no Artigo 70 e incisos do Regulamento Aduaneiro, estabelecendo novos procedimentos para o processo de exportação e determina a retificação da DUE, informando valores mínimos para determinados campos.

Na 9ª Reunião a ABTI exortou os presentes a que se identificasse os responsáveis pelos resultados da eficiência do Porto Seco, com o objetivo de diminuir ainda mais os tempos.

No mês de julho o tempo médio dos caminhões na exportação foi de 1h31min e o da importação 11h33min. Ficou registrado que esses tempos não dependem exclusivamente de um órgão, mas do conjunto da operação, contando com o trabalho de todos. Por isso, a ABTI gostaria de saber a média entre a entrada do veículo e liberação no setor aduaneiro da Multilog, para que assim, os transportadores possam mensurar a sua participação na rapidez do processo e verificar sua eficiência.

A Associação reforçou que, apesar de a Multilog disponibilizar diversos canais de comunicação, a avaliação é ainda mais importante para que as pessoas que preferem o anonimato ou aquelas que não tem poder de participação, possam apontar problemas e fazer sugestões à concessionária.

Em 26 de setembro ocorreu a 10ª reunião da Comissão de Uruguaiana. Neste encontro foram debatidas a Eficiência Operacional do PSR (divulgação dos resultados) e os Dados da DU-E Portal Único (Serviço Serpro).

Encaminhamentos à COLFAC de Foz de Iguaçu

A ABTI marcou presença na 8ª Reunião da COLFAC de Foz do Iguaçu, transcorrida em 09 de julho, devido à relevância deste porto terrestre e a necessidade de pontuar aspectos relacionados ao transporte internacional. Gladys Vinci, diretora executiva, encaminhou uma série de pautas, muitas delas coincidentes com as que tem sido tratadas na Comissão de Uruguaiana. A ABTI sugeriu que a relação de taras já cadastradas num porto seco seja aproveitada nos demais. Propôs também que se observe a regra do DENATRAN de conversão de placas antigas para as novas, tendo como propósito a atualização no cadastro da concessionária. A exemplo de Uruguaiana, a Associação pede que se disponibilize os tempos médios por canal de parametrização – entrada e saída na importação e exportação, tanto Argentina/Chile, como para o Paraguai. Este pleito a Multilog de pronto comprometeu-se em atender. Vinci ainda sugeriu a implementação antecipada para canais de verificação quando as mercadorias estão acondicionadas em pallets de madeira. Por último, a ABTI assinalou que existe desequilíbrio nas multas aplicadas na importação e exportação. O tema exigirá análise da legislação e encaminhamento de revisão para os legisladores. A Comissão ficou de encaminhar o assunto para a CONFAC (nacional).

Foz do Iguaçú / PR

Associação homenageia os 60 anos do SETCERGS

Em seis de agosto o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Rio Grande do Sul – SETCERGS, com sede em Porto Alegre/RS, completou 60 anos. A ABTI foi representada no evento de comemoração por seu presidente, Francisco Cardoso, que entregou uma placa comemorativa ao presidente do Sindicato, João Jorge Couto da Silva.

"Uma trajetória que conta a história de quem desbrava, com garra, caminhos para o setor" destacou a placa alusiva ao aniversário.

Cardoso destaca que o SETCERGS reúne tradição e protagonismo nacional, e que vem sendo uma organização sindical empresarial que também apoia o Transporte Internacional, pois tem muitos sócios em comum com a ABTI.

BTR celebra 30 anos em sede nova

A Bartholo Transporte Rodoviários, com matriz em Foz do Iguaçu/PR, no mês de agosto comemorou 30 anos de atividades. A empresa foi criada para atender uma necessidade comercial entre a crescente expansão nos anos 90 dos negócios comerciais entre os países vizinhos Brasil e Paraguai. No ano de 30º aniversário a matriz mudou-se para uma nova sede com uma estrutura física de 32 mil m² de aérea total sendo 8 mil m² de aérea construída.

Veloce recebe certificação OEA

Em 31 de agosto a Veloce Logística foi certificada pela Receita Federal como Operador Econômico Autorizado. A empresa fez um comunicado formal ao mercado, destacando que a Veloce trabalha com seriedade, transparência, compromisso e solidez, buscando sempre a inovação com qualidade e eficiência nas relações comerciais e prestação de serviço. Ainda neste comunicado, a Veloce ressalta seu pioneirismo no transporte internacional entre Brasil e Argentina, proporcionando mais agilidade e previsibilidade no comércio exterior.

Rigabras recebe certificação de Segurança e Saúde Ocupacional

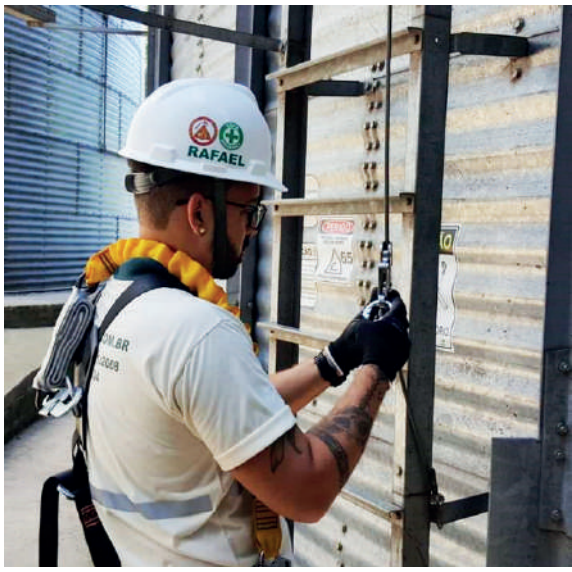
O principal objetivo da Rigabras Transportes sempre foi buscar, cada vez mais, a qualidade na prestação de seus serviços. E, partindo dessa premissa, buscou adequar-se aos padrões internacionais. Em 2016 a transportadora obteve a certificação na Norma ISO 9001:2015. Em 2018, foi homologada na Norma ISO 14001:2015, através da Bureau Veritas Quality International. Em maio deste ano, a empresa recebeu a certificação da norma ISO 45001:2018, que trata da saúde e segurança ocupacional do colaborador, constituindo-se na primeira empresa do Sul, e a primeira empresa de Transporte Internacional no Brasil a conquistar esse certificado.

Esses certificados ISO são concedidos a empresas que atendem os princípios de gestão de qualidade, meio ambiente e segurança e saúde ocupacional definidos em norma internacional. São eles: foco no cliente; liderança; envolvimento de todos; abordagem de processos; abordagem sistêmica; melhoria contínua e continuada; decisão baseada em fatos reais e concretos; benefícios mútuos entre a organização, os colaboradores, clientes e os fornecedores.

As diplomações alcançadas desde 2016 tem suas bases no crescimento e fortalecimento da Rigabras, uma empresa em constante busca por novas atualizações sobre o que há de mais moderno no mercado, bem como os, também frequentes, investimentos em segurança no transporte, capacitação periódica e preocupação com a qualidade de vida dos colaboradores.

Entre as práticas de gestão da transportadora destaca-se a pesquisa de patisfação que anualmente é feita junto aos clientes, sempre com ótimos resultados, principalmente com relação aos seguintes itens: conduta e cordialidade dos motoristas, direção com segurança, agilidade e eficiência nos serviços prestados, cuidado com a carga, prazo de entrega, entre outros.

A Rigabras destaca-se em seu segmento como uma empresa que foi certificada nas três Normas ISO: 9001-14001-45001.



RODOSUL
SEGUROS

Corretora de Seguros Especializada

- Seguro de Carga Nacional e Internacional (Transportador/Embarcador)
- Seguro Carta Azul - Pesados e Passeios (Danos a terceiros no exterior)
- Seguro de Frotas - Pesados e Passeios
- Seguro Empresa / Condomínio
- Seguro de Riscos Ambientais
- Seguro de Vida Motoristas e Funcionários
- Seguro Patrimonial e Residencial
- Seguro RC e entre outros

Entre em contato conosco e faça sua cotação!

Filial São Paulo | Fone (11) 3473.2040 | (11) 98311.7979 | (17) 99739.7591
Porto Alegre | Fone (51) 3028.3003 | (51) 98692.6345
rodosul@rodosulseguros.com.br
Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 / sala 506 | Bairro Praia de Belas | Porto Alegre - RS | CEP: 90050-191
www.rodosulseguros.com.br

Workshop OEA na sede da ABTI

A Associação realizou em oito de agosto o Workshop sobre Operador Econômico Autorizado - OEA. Foram palestrantes o auditor fiscal da RFB, Fábio Lemes Barros, o consultor Daniel Gobbi Costa, da Alliance e representantes do SEST SENAT e da associada DBSystem.

Fábio Lemes mostrou como se apresenta o Programa OEA em diferentes países, assim como suas fases de implementação no Brasil e as exigências para a aquisição do status. O auditor definiu o OEA mostrando que seus intervenientes que operam no Comércio Exterior podem ser certificados pela Receita Federal ao cumprirem voluntariamente critérios de segurança e conformidade, em relação à cadeia logística e obrigações aduaneiras.

Lemes destacou que o processo para obtenção da certificação no Programa OEA, consiste na avaliação do processo de gestão para minimizar os riscos existentes nas operações de Comércio Exterior. Existem requisitos obrigatórios e critérios específicos para autorizar e validar o status para a empresa. Ele descreveu os benefícios previstos pelo programa tais como: simplificação do processo de licenciamento; menor incidência de seleção para conferência física e análise prioritária de mercadorias.

Daniel Gobbi abordou o Gerenciamento de Riscos para a Cadeia Logística Internacional, destacando que o procedimento deve considerar diferentes aspectos na estrutura de uma gestão. Para que os riscos em projetos ou processos sejam gerenciados, ele citou cinco atividades que contribuem para a operação: identificação; análise; planejamento; execução e acompanhamento. Sua abordagem se estendeu ao gerenciamento de risco que é baseado em fontes de informação, tais como: dados históricos; experiências; observações; previsões e opiniões de especialistas. Tal processo, com o estabelecimento de metas de desempenho, análises críticas e mudanças, contribui para a melhoria do funcionamento da empresa, o que consequentemente pode auxiliar na obtenção do status OEA, que exige a empresa estar em conformidade com alguns critérios de segurança.

A DBSystem, empresa associada da ABTI, participou do evento apresentando o Sistema Propulsor Transportadora, desenvolvido para controlar os processos operacionais do Transporte Internacional e gerenciar os custos e as receitas através de indicadores de rentabilidade. O serviço pode ser disponibilizado em qualquer local e conta com uma estrutura completa de hardware e software, com custo zero e rapidez na implantação. O Propulsor está integrado a sistemas governamentais como Portal Siscomex e Siscoserv, com aderência à certificação OEA.

Argentina e Paraguai cobram taxas que oneram o comércio exterior

Em descompasso ao conceito de bloco econômico, e no limiar de assinar um grande acordo com a União Europeia, Argentina e Paraguai cobram unilateralmente taxas que encarecem o transporte e as mercadorias levados ao exterior. Nem os insistentes pedidos de revogação das mesmas tem sensibilizado as autoridades dos dois países. O Brasil mantém o caminho do diálogo e da diplomacia na busca de soluções, em consonância à visão do Mercosul como um bloco. Porém enquanto estas taxas não são revogadas, as empresas de transporte e o comércio exterior gasta grandes somas anuais com tais cobranças

Paraguai cobra taxa de consularização de forma unilateral

BTR gasta R$ 1,2 milhões ano com taxa paraguaia

A taxa de consularização cobrada aos operadores do comércio exterior que realizam exportações para o Paraguai causa indignação entre os transportadores. A cobrança por si só já é um excrescência no Mercosul, mas ela vem acrescida de cotações cambiais do dólar arbitrárias, sempre acima da efetivamente praticada pelo mercado. As justificativas de autoridades paraguaias passam pela necessidade de custear o serviço diplomático do país. A explicação passa ao largo da visão de que os demais países também custeiam seus serviços diplomáticos, porém sem onerar o comércio exterior dentro de um bloco econômico que não contempla esta possibilidade, e sem qualquer reciprocidade dos demais membros.

O assunto vem sendo questionado nas reuniões do Mercosul, porém não tem havido qualquer aceno de mudança.

A BTR Transportes, com sede em Foz do Iguaçu/PR, gasta R$ 1,2 milhões/ano com esta taxa, mas destaca que estas despesas são integralmente repassadas aos importadores do país, numa clara demonstração de que este custo acaba sendo repassado ao preço final dos produtos. Beto Benitez, do setor Comercial da BTR, constata que nunca houve interesse do governo paraguaio em eliminar estes custos. "Nossa associação, em todas as reuniões bilaterais, sempre

solicita a revogação destas taxas, sem sucesso até agora. Talvez se o Brasil aplicasse a reciprocidade, o governo paraguaio tomaria alguma providência", raciocina ele.

Benitez tem informações extraoficiais de que o orçamento do Ministério de Relações Exteriores é muito baixo e as representações do país no exterior praticamente dependem destas taxas para se manterem.

Gilberto Blum, diretor da Transportadora Amizade, acredita que o Paraguai não tem interesse em resolver esta questão, devido aos valores altíssimos que são arrecadados, e que sequer sabe-se o efetivo uso deste valor. "Vários países cobram o fim desta taxa abusiva, sem valor para o comércio exterior. Uma solução poderia ser exigir que o Paraguai acabe com este entrave para o comércio exterior mediante sanções ou pela prática de reciprocidade", pondera o diretor. Blum conhece a justificativa de que os recursos são destinados à manutenção dos consulados paraguaios, mas desconfia de como o dinheiro é usado, pela falta de dados oficiais. O transportador avalia que tem faltado vontade política para terminar com esta taxa que onera o comércio exterior.

Só a Argentina cobra taxa migratória de veículos

Um preceito básico das relações entre países e blocos econômicos é a isonomia, em suas inúmeras interfaces. A maioria da população dos países do Mercosul tem conhecimento da existência do bloco comercial, e a imprensa, de um modo geral, repercute os efeitos do bloco junto ao seu público. Porém existem aspectos rotineiros do acordo econômico que são desconhecidos da maioria, mas que causam apreciável impacto àqueles que precisam transpor as fronteiras dos países.

Uma destas experiências desgastantes é a cobrança de taxa migratória de caminhões por parte da Argentina. Alegações descabidas deram origem à tarifação, que institucionaliza uma prática única e unilateral. Nem Brasil, nem Uruguai e Paraguai cobram por tal procedimento.

O Expresso Hércules chega a dispender R$ 75 mil/ano para que seus veículos possam "migrar" no vizinho país do bloco econômico. Nilvo Fritsch – diretor operações, entende que não há justificativa, pois se trata de um serviço prestado por agente público, já remunerado pelo governo, e principalmente porque não existe cobrança de taxa migratória nos demais países. Ele destaca ainda que os argentinos não precisam pagar esta taxa quando entram e saem do Brasil e dos demais países membros, portanto tratando-se

de Mercosul, deveria haver isonomia. Fritsch entende que cabe às autoridades brasileiras exigir isonomia, afinal, qual é a razão do Mercosul?, questiona, lembrando que o foco é uma área de livre comércio sem barreiras!

A Borghetti Logística tem um gasto anual de R$ 71.000,00 com as taxas migratórias. "Paga-se na ida e na volta, e quando viajamos para o Chile, pagamos em dobro", lembra Julia Borghetti, diretora operacional. Ela considera este tema polêmico. Com uma experiência de 28 anos no transporte, tem visto este assunto ir e voltar. "Os anos passam, a Argentina revoga por um tempo a taxa, e quando menos esperamos, voltam a cobrar", recorda ela, que em tom provocativo indaga: por que são cobradas taxas migratórias dos motoristas, e dos turistas não? Em sua opinião não existe justificativa técnica ou embasamento jurídico para isso. Até porque se formos pensar que o Mercosul foi concebido com a ideia de ser um mercado unificado e "descomplicado" entre as nações que o compõem, não faz sentido um país cobrar taxa migratória de cidadãos do outro país que faz parte deste mercado.

"O mercado e o traslado entre os países deveria ser descomplicado e as fronteiras também. Não estou dizendo que deveriam flexibilizar a fiscalização e policiamento, muito pelo contrário. Porém acredito que poderiam apenas considerar um trânsito desburocratizado e livre de taxas", analisa Borghetti.

Ela entende que a taxa migratória é meramente arrecadatória, além de lesiva ao comércio exterior, pois encarece e agrega custo nas operações. Esta despesa se soma ao valor do frete, diz a diretora, concluindo que deveria existir um conceito de reciprocidade entre os países.

Julia Borghetti defende o diálogo para resolver este problema. "Acredito que o assunto deveria ser melhor discutido. Muitas vezes vejo as pautas das reuniões das entidades, nas reuniões bilaterais e de subgrupos com temas que já foram objeto de discussão e decisões, porém que são retomados por algum motivo. Com este tema não deveria ser diferente, e as autoridades brasileiras deveriam fazer um pouco mais de pressão. Acho inclusive que as transportadoras deveriam se unir um pouco mais e começar a pressionar por uma decisão sobre o tema. O mesmo se passou com diversas taxas que a Argentina tentou impor ao transportador. Quem não se lembra da taxa de fumigação que os veículos deveriam pagar sempre que ingressassem na Cotecar em Paso de Los Libres (70 pesos por um esguicho de veneno nos pneus da carreta)?", conclui a diretora operacional da transportadora.

Borghetti tem despesa anual de R$ 71 mil / ano com taxa argentina

Por outro lado, argentinos tem descontos exclusivos para pagar multas no Brasil

Na contramão do tratamento discriminatório que a Argentina oferece aos demais países do Mercosul no caso das taxas migratórias, as transportadoras argentinas podem pagar multas da ANTT com descontos que não são concedidos aos brasileiros. Nilvo Fritsch volta a advertir que deveria haver isonomia também em relação ao tratamento das multas. "Note que hoje é mais vantajoso um transportador brasileiro abrir uma filial na Argentina, com caminhões lá emplacados, pois terá benefícios que os transportadores de outras bandeiras não terão", observa ele, assinalando que as multas na Argentina mencionam desconto em caso de "pago voluntário", mas ao realizar o pagamento, a resposta do agente arrecadador é que o desconto não se aplica às transportadoras estrangeiras, o que é outro desrespeito ao Mercosul.

Julia Borghetti acredita que a ANTT, ao agir desta forma, queira dar um beneficio às empresas argentinas, visando obter um tratamento semelhante para as empresas brasileiras junto à CNRT. Na verdade, todas as empresas (argentinas e brasileiras) se beneficiariam, haja vista que as empresas brasileiras teriam o mesmo tratamento na Argentina. Ela interpreta este tratamento da ANTT como um gesto de boa vontade, visando ajudar tanto empresas argentinas, mas também, ao final, as brasileiras. Mas ela acrescenta que a Agência deveria exercer um pouco mais de pressão quanto a este tema e a reciprocidade.

Mas a diretora da Borghetti também considera que o ideal seria a ANTT oferecer o mesmo tratamento para as empresas brasileiras. "Se há na lei uma abertura para que a ANTT siga a legalidade nestes processos e concessões de descontos para as empresas argentinas, as empresas brasileiras também devem se beneficiar. O princípio da legalidade deve pautar as ações da administração pública. Além disso, acredito que a Agência está buscando uma solução de composição desse prejuízo que possuem com as empresas argentinas, talvez pela dificuldade ou inadimplência destas, buscando ao menos receber uma parte do passivo", acrescenta Julia Borghetti.

Todavia a Borghetti reconhece como um ganho importante das transportadoras (estrangeiras ou brasileiras) a concessão dos 30% de desconto que a ANTT dá para pagamento da multa, quando a empresa não tem interesse em apresentar defesa. Sua interpretação é de que a Agência visa diminuir a incidência de processos administrativos e garantir o ingresso dos valores. É uma decisão da empresa, saber se quer pagar uma multa com um desconto de 30% ou, se tem razão suficiente para uma demanda administrativa, propondo defesa ao auto de infração.

Quando a Borghetti Logística é autuada na Argentina, não recebe benefícios para o pagamento das multas. A empresa quita as multas o mais rápido possível, para que não sofrer com descontrole destas penalidades, evitando bloqueios indevidos de permiso. "O processo administrativo da Argentina ainda é algo muito obscuro para nós, e não gostamos de deixar multas em andamento ou sem o devido cuidado, justamente para não precisar recorrer aos órgãos administrativos posteriormente, incorrendo em maiores custos com advogados naquele país", explica a diretora.

Itamaraty trabalha pela eliminação da taxa de consularização

Nossa reportagem encaminhou consulta ao Ministério das Relações Exteriores sobre as providências quanto às taxas cobradas pelo Paraguai e Argentina. A resposta foi encaminhada em formato de comunicado pela Assessoria de Comunicação, que a seguir reproduzimos na íntegra.

O governo brasileiro vem trabalhando para facilitar e agilizar o comércio, sobretudo com nossos sócios do MERCOSUL, e tem feito gestões junto ao governo paraguaio para eliminar a cobrança da taxa consular. O tema é frequentemente tratado em reuniões bilaterais em nível ministerial e em foros do MERCOSUL. No acordo MERCOSUL-União Europeia, o Paraguai se comprometeu a eliminar a taxa consular num prazo de dez anos a partir da entrada em vigor do acordo. Atualmente, está em negociação o Acordo sobre Facilitação do Comércio do MERCOSUL. O Brasil espera que, nesse acordo, o Paraguai assuma compromisso semelhante.

O estabelecimento de reciprocidade não parece ser uma medida adequada, pois iria no sentido contrário das medidas de simplificação e desburocratização dos procedimentos aduaneiros que o governo brasileiro vem implementando. Além disso, a eventual cobrança da taxa pelo Brasil acabaria por penalizar o comércio entre Brasil e Paraguai ao aumentar os custos das transações comerciais, inclusive para as empresas brasileiras que operam no Paraguai e exportam para o Brasil.

A justificativa da Argentina para cobrança das taxas migratórias é o custo dos serviços de inspeção e controle migratório fora das sedes da Direção Nacional de Migrações e em horário não comercial. Outro argumento do lado argentino é que a arrecadação serviria para modernizar o controle migratório e adequar o sistema das Áreas de Controle Integrado nos passos fronteiriços.

ANTT reconhece descompassos e atua em busca de soluções

Segundo Noboru Ofugi, assessor técnico da ANTT para o Transporte Internacional a questão envolvendo a taxa de consularização do Paraguai tem sido objeto de inúmeras tentativas de resolução. "Até ameaças de tratamento recíproco foram feitas", diz ele. Isso seria uma retaliação, mas não seria a melhor solução, pois encareceria o sistema. O assessor aponta o caminho da diplomacia, sobretudo se as efetivas razões do país vizinho se embasam na captação de recursos para a manutenção dos consulados. Em torno deste problema, a ANTT tentou pelo menos disciplinar a cotação do dólar, que segundo se percebe, é estabelecida conforme o humor do consulado. Ofugi destaca que o Mercosul tem buscado a mudança deste procedimento, sendo que o mesmo assunto também tem sido pauta nas reuniões bi e multilaterais. Ele acrescenta que a taxa de consularização é uma pauta

tão recorrente, que até mesmo o então presidente Temer tratou diretamente do problema com o presidente do Paraguai. "Já foram percorridas todas as instâncias de negociação", constata ele, assinalando que existe ainda o espaço de solução de controvérsias do Mercosul, pois esta prática fere o acordo, e mesmo o ATIT.

Quanto à taxa migratória da Argentina, Ofugi considera que é outro episódio de cobrança descabida. Ele observa que o país percebe a insatisfação dos demais parceiros do bloco, e uma evidência disso é que deixou de cobrar dos ônibus. A exemplo do assunto do Paraguai, adotar cobrança por parte do Brasil, como ato de reciprocidade, talvez até possa funcionar: "cheguei a propor esta medida, mas não observei uma reação de preocupação por parte dos interlocutores - talvez devêssemos efetivamente colocar em prática, desde que a justificativa fosse a reciprocidade", afirma o assessor.

Noboru Ofugi, assessor técnico da ANTT

Indagado a respeito do descumprimento de acordos, além dos impasses acima analisados, Noboru Ofugi observa que por vezes o problema é simplesmente falta de vontade. Em sentido inverso aos casos narrados, ele recorda que a inspeção veicular foi uma pauta proposta pelo Brasil ao Mercosul nos anos 1990. Uma Resolução do GMC levou todos a adotarem a inspeção, e o único a não cumpri-la foi o Brasil. Em 2002, o Uruguai passou a exigir o cumprimento por parte do Brasil e chegou a reter quase 1000 caminhões nas fronteiras. Só mediante esta pressão o Brasil internalizou a inspeção. Para ele, numa visão mais abrangente destes descompassos, falta uma cultura de isonomia, pois as pessoas não estão preparadas para estas mudanças.

LV Reunião Ordinária do SGT-5

Buenos Aires sediou de 3 a 5 de julho a LV Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5. A ABTI foi representada pela diretora executiva, Gladys Vinci. As pautas abordadas foram: Harmonização dos Procedimentos de Fiscalização do Transporte Internacional Terrestre; Apresentação do trabalho da Comissão de produtos perigosos; Pesos e dimensões de veículos do transporte terrestre; Temas derivados do SGT nº 3; Integração digital das informações do transporte de passageiros e de cargas; Identificação eletrônica de veículos; Seguros no âmbito do Mercosul e Aportes do Setor Privado.

Sobre a Harmonização dos Procedimentos de Fiscalização do Transporte Internacional Terrestre, a Delegação Argentina apresentou os Manuais de Fiscalização de Fronteiras. A Delegação do Brasil aproveitou o ensejo para informar a realização de um Curso Intensivo de Fiscalização, em Foz do Iguaçu, entre os dias 22 e 24 de outubro.

A pauta de Pesos e Dimensões abordou o estabelecimento de tolerância na medição de peso por eixo e peso bruto total em veículos de transporte por rodovias. A Delegação do Brasil manifestou a importância de que cada país aplique suas sanções de acordo com a legislação correspondente. As delegações compreendem que diante das diferentes tecnologias de controle de pesos aplicadas pelos países, é difícil manter um consenso em matéria de tolerâncias.

Com relação ao tema das taxas migratória e consular, a Delegação Argentina recordou que a primeira já foi eliminada para os serviços de transporte vizinhos fronteiriços e que se continua com a análise da isenção no âmbito do Fórum Migratório Especializado do Mercosul. Sobre a taxa consular, a Delegação do Paraguai informou que é um tema que se encontra em tramitação e na próxima reunião, seriam apresentados os avanços alcançados.

Em resposta aos requerimentos do setor privado, sobre o tema das multas, foi exposto que na Reunião da Comissão do Artigo 16 da ATIT, ficou acordada a eliminação do II Protocolo de Sanções e Infrações referentes aos pesos e dimensões máximos de cada país, por entender que se trata de uma infração de trânsito e não de transporte. No caso do Brasil, o país já dispõe de um sistema de consultas online de multas das empresas brasileiras e estrangeiras.

Reunião Preparatória do SGT-5 anuncia reconhecimento mútuo de OEA no Mercosul

Em 18 e 19 de setembro ocorreu a Reunião Técnica Preparatória à LVI Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 "Transporte". O evento foi realizado em Porto Alegre/RS, com a presença de delegações da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Representantes do Condesul, incluindo a ABTI, também participaram da reunião.

Buscando evoluir nos temas tratados na última reunião de Buenos Aires, a pauta repetiu assuntos como a Harmonização de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Internacional Terrestre, Transporte de Produtos Perigosos, Pesos e dimensões de veículos do Transporte Terrestre, Temas derivados do SGT nº 3 e Identificação Eletrônica de Veículos.

O Transporte de Produtos Perigosos foi objeto de reunião separada do Grupo de Trabalho sobre o Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas (GTMP) que revisou o projeto e definiu o encaminhamento à Secretaria do Mercosul (SM) para que sejam feitas as últimas adequações, até a aprovação na próxima reunião plenária, e posterior elevação ao Grupo Mercado Comum (GMC). O objetivo é a facilitação deste segmento de transporte no âmbito do Mercosul.

A abordagem de pesos e dimensões de veículos do Transporte Terrestre voltou a ser discutida. A Delegação do Brasil destacou a importância de que cada país aplique suas sanções de acordo à legislação correspondente, pois o tema foi retirado do ATIT.

A exigência de Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) para veículos especiais está mantida por decisão das Delegações do Paraguai, Argentina e Uruguai. O Brasil tinha interpretação de que não seria necessária devido às dificuldades das oficinas de inspeção em receber este tipo de veículo.

O uso das Luzes de Identificação Veicular, conhecidas como "Três Marias" segue sem consenso. As delegações participantes do encontro deliberaram trabalhar numa proposta de resolução visando a harmonização do tema através de uma Resolução Mercosul.

A utilização de freios ABS em Caminhões e Semirreboques plasmou que no Brasil e no Uruguai desde 2014 é obrigatório o uso do sistema ABS em veículos novos. Já na Argentina a obrigatoriedade foi estabelecida em 2016 em veículos automotores e a partir de 2020, nos reboques e semirreboques. No Paraguai a exigência não está prevista. O plano é estabelecer uma data para que os Estados Partes estabeleçam a obrigatoriedade de maneira uniforme.

Sobre a Identificação Eletrônica de Veículos (RFID), as delegações presentes trataram sobre como estão adotando o uso da tecnologia de fiscalização. A Delegação do Uruguai informou que já realiza troca de informações com veículos provenientes do Brasil, mas que encontrou dificuldades na leitura da tag fixada no parabrisa dos veículos, obtendo a leitura em outros dispositivos inseridos no interior dos veículos. A Delegação do Brasil, respondeu ao questionamento do Uruguai e apresentou o modelo de tag que está sendo colocado em sua frota.

Através da Delegação Argentina, os Estados Partes tomaram conhecimento da Resolução Ministerial nº 569/2019 na qual se aprova o procedimento para

a tramitação das solicitações de licenças originárias e complementares, modificações da frota e autorizações ocasionais para o transporte internacional no âmbito do ATIT. A norma tem como finalidade acelerar os mecanismos de concessão de autorizações, por meio da utilização de uma plataforma eletrônica na qual os circuitos administrativos são automatizados.

A notícia de maior relevo da reunião preparatória foi dada pelo chefe da Delegação do Brasil, Noboru Ofugi, informando que durante o mês de setembro seria assinado o Acordo de Reconhecimento Mútuo do Mercosul para organizações certificadas como Operadores Econômicos Autorizados (OEA).

Como um dos últimos atos da reunião preparatória foi lida a ata com reivindicações do Condesul (veja matéria à parte). Igualmente foi anunciada que a reunião plenária do SGT-5 ocorrerá de 20 a 22 de novembro em Foz do Iguaçu/PR.

Condesul reitera problemas ao SGT-5

Com a participação de representantes de entidades do Brasil, Argentina e Uruguai, o Condesul reuniu-se na sede do SESCOOP, em Porto Alegre/RS, em 17 de setembro, dia anterior à Reunião Técnica Preparatória da LVI do SGT-5. O presidente da OCERGS – Organização das Cooperativas do RS, Vergílio Perius, recepcionou os presentes, destacando o protagonismo do transporte no cooperativismo, que conta com 70 organizações, emprega 9.200 pessoas e abrange uma frota de 798 caminhões.

A Ata que foi entregue no dia seguinte ao SGT-5 reiterou uma série de assuntos que se mantém pendentes: os manuais de fiscalização que haviam sido solicitados aos países, foram atendidos apenas por Brasil e Uruguai. As entidades esperam alcançar uma harmonização dos manuais de cada país a fim de facilitar o atendimento por parte dos operadores. Sobre a tolerância de pesos falta consenso na opinião dos presentes, pois existe diferença na tecnologia de controle dos pesos. O Condesul pleiteia clareza de que devem prevalecer as legislações nacionais, pois as multas no Uruguai são muito elevadas e existe discordância quanto aos critérios de penalização. As entidades reiteraram o pedido e aguardam providências quanto à Resolução 14 que versa sobre este problema. Outro assunto recorrente é a cobrança de taxa migratória pela Argentina. O Condesul pede ao SGT-5 que esta cobrança seja revogada. O transporte de produtos perigosos é outro tema sem solução. Sobre a facilitação fronteiriça Gladys Vinci, diretora executiva, explicou que a ABTI tem participado das reuniões do CT-2 envolvendo Argentina e Uruguai. Outro item de pauta é a possibilidade de se realizar reuniões por videoconferências, que não teve retorno de parte das autoridades, exceto o Uruguai.

Ainda foi destaque na Ata as multas aplicadas com base em normas internas, que encontram-se pendentes há mais de 10 anos, causando insegurança jurídica ao transporte. As entidades do Condesul exortam que o SGT-5 destaque ao GMC que os países membros devem respeitar o ATIT como normativa do transporte dentro do bloco, sob pena de converter a atividade como algo que se encerra em cada fronteira.

PROGRAMA DE VANTAGENS DA Planalto

GANHE PASSAGENS, DESCONTOS E MUITO MAIS!

Faça seu cadastro no site www.pontosmoveflex.com.br.

SIGA O PASSO A PASSO PARA PONTUAR.

Basta informar seu RG na hora de realizar sua compra e pronto.

Seus pontos serão creditados em até 10 dias após o embarque.

SE VOCÊ AINDA NÃO FAZ PARTE DO MOVEFLEX, CADASTRE-SE EM PONTOSMOVEFLEX.COM.BR PARA GANHAR OS PONTOS.

pontos moveflex

SUA TRANQUILIDADE
NOS MOMENTOS DE CRISE

A Ambipar Response gerencia crises e atende emergências que afetem a saúde, o meio ambiente e o patrimônio. Com bases de atendimento emergencial distribuídas estrategicamente no Brasil e em países do Mercosul e da Europa, suas equipes estão preparadas para oferecer soluções em três pilares: prevenção, preparação e resposta.

PREVENÇÃO

Etapa preliminar, com gerenciamento de risco, planos, LETPP, PAE, suporte e consultoria técnica, estudos, célula de engenharia e projetos. Elabora planos, entende o processo e a necessidade, conseguindo estabelecer medidas protetivas e de resposta.

PREPARAÇÃO

Com o conhecimento dos riscos envolvidos nas emergências e processos das empresas, nossas unidades de treinamento preparam as equipes de atendimento emergencial e também os agentes que atuam direta ou indiretamente nos cenários de acidentes. A Ambipar Response treina entre 30 mil pessoas por ano no Brasil, América do Sul e Europa.

RESPOSTA

Atendimento emergencial especializado, contando com equipamentos de última geração e utilizando técnicas baseadas nos mais importantes protocolos de segurança do mundo, o que contribui com a excelência em seus atendimentos.

CENTRAL DE EMERGÊNCIA 24h 0800 17 20 20

Av. Pacaembu, 1.088, Pacaembu, 01234-000, São Paulo/SP
+55 11 3526-3526 • vendas@ambipar.com • www.ambipar.com

ambipar GROUP

ambipar response

Multas da Receita Federal

Qual é "a mercadoria" do transportador? O valor do frete. Então, por que a multa não é sobre esta base?

Em 04 de julho a diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, reuniu-se com Marcelo de Sousa Silva, secretário especial adjunto da RFB, quando relatou os problemas que os transportadores internacionais tem enfrentado com as multas aplicadas pela Receita Federal. A pedido do secretário, posteriormente foi enviado um documento que demonstra quais tem sido estes problemas. A seguir reproduzimos na íntegra o ofício encaminhado ao governo federal.

O Decreto Lei nº 37 de 1966, foi alterado em 2003, determinando multas no art. 107:

IV - de R$ 5.000,00 (cinco mil reais):

a) por ponto percentual que ultrapasse a margem de 5% (cinco por cento), na diferença de peso apurada em relação ao manifesto de carga a granel apresentado pelo transportador marítimo, fluvial ou lacustre;

b) por mês-calendário, a quem não apresentar à fiscalização os documentos relativos à operação que realizar ou em que intervier, bem como outros documentos exigidos pela Secretaria da Receita Federal, ou não mantiver os correspondentes arquivos em boa guarda e ordem;

c) a quem, por qualquer meio ou forma, omissiva ou comissiva, embaraçar, dificultar ou impedir ação de fiscalização aduaneira, inclusive no caso de não-apresentação de resposta, no prazo estipulado, a intimação em procedimento fiscal;

d) a quem promover a saída de veículo de local ou recinto sob controle aduaneiro, sem autorização prévia da autoridade aduaneira;

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga; e,

f) por deixar de prestar informação sobre carga armazenada, ou sob sua responsabilidade, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada ao depositário ou ao operador portuário;

VI - de R$ 2.000,00 (dois mil reais), no caso de violação de volume ou unidade de carga que contenha mercadoria sob controle aduaneiro, ou de dispositivo de segurança;

Os valores são altos, em alguns casos chegam até superar o valor do frete. Não preveem dolo e nem causa de força maior (como furto ou roubo). Em outras situações, é aplicada multa por entendimento (taras).

Como uma entidade nacional, representativa e comprometida, na constante procura de profissionalização do setor e uma entusiasta do programa OEA, nos preocupa que o aumento de aplicação de multas. Isso deixará fora de credenciamento a maioria das empresas brasileiras, dando um ganho às empresas estrangeiras. É uma concorrência desleal, visto que mesmo que eles sejam também multados no Brasil, esses pontos negativos não contarão na habilitação.

Somos cientes que tudo depende de uma mudança de cultura mediante treinamento contínuo, eliminação de riscos e definição de procedimentos. Mas somos cientes que uma mudança de cultura não acontece em um estralar de dedos.

Seguem abaixo maiores informações ao respeito, que podem esclarecer algumas situações.

Dispositivos de segurança

Em Uruguaiana, porto seco de referência no transporte rodoviário internacional, o recinto alfandegado fica às margens da BR 290.

O transportador, após saída do porto, necessita reduzir consideravelmente a sua velocidade por conta das curvas de acesso a rampa em 45° que levam à BR 290, ainda, por conta da legislação de trânsito, deve parar o olhar para aceder à BR.

Neste trecho, os veículos, em movimento, sofrem com arrombamentos, principalmente no final de tarde. O dispositivo de segurança é arrancado, e a porta do baú é aberta. Em alguns casos, a mercadoria, pela sua unitização, não permite o furto. Em outros casos parte da carga é jogada para a área lateral à BR. Em outras situações o arremesso da carga, destrói e inutiliza a carga. Mas em todos os casos, o transportador é novamente punido. Deve retornar ao porto seco, ficar por vários dias parados, para conferência total da mercadoria, recolher o imposto das mercadorias que foram furtadas, mesmo daquelas inutilizadas, e pagar a multa por conta da violação no dispositivo de segurança.

Não se trata de uma imperícia, descuido ou facilitação. O caminho é o determinado pela Receita Federal, a geografia do local não permite outra velocidade para trânsito. Transportadores tomaram certas providências, saídas em grupo, inclusão de outros dispositivos de segurança, pedidos de policiamento ostensivo, solicitação de instalação de câmeras de vídeo-monitoramento à Secretaria de Segurança do Estado, até por um longo tempo foi pago pelas entidades representativas (empresas de transporte, despachantes aduaneiros e motoristas), uma segurança privada que mantinha uma viatura no acesso à rampa.

O tema vem sendo muito debatido em todas as reuniões das COLFAC (Comissões Locais de Facilitação do Comércio) e em todas as reuniões que existe uma brecha para falar do tema.

Não temos dúvidas que o gerenciamento de risco por peso foi uma medida positiva, que só trouxe melhorias ao processo. O problema está na falta de centralização do cadastro. Ultimamente percebemos que as Portarias emitidas

tendem a padronizar as exigências. Mas ainda tem alguns locais com procedimentos extremamente burocráticos e demorados, chegando até a dez dias úteis para o cadastro. Alguns portos aceitam as informações já prestadas em outros portos. Outros, só aceitam o procedimento definido pela Portaria por eles definida.

Porém, se um embarcador decide a último momento, e o veículo não possui cadastro de tara, necessitará aguardar o cadastro ou, se o recinto tiver condições, aferir a tara baixando toda a mercadoria. Apesar de não ser tão usual, os transportadores estão sendo autuados por R$ 5.000,00 com base no art. 107, também.

Se o sistema fosse centralizado e a norma única, tais problemas seriam resolvidos.

Multa por erro na manifestação

A RFB, apropriadamente, alterou os procedimentos de controle das exportações, com o intuito de simplificar e eliminar a digitação de alguns dados de forma reiterada, sendo a base de todas as exportações a DANFE através da DUE (documento único de exportação). Foi divulgado que seriam apenas 32 dados os necessários para a sua emissão, sem necessidade de redigitação pelos diferentes intervenientes no processo, o que não ocorre com a manifestação que não existia, sendo uma transferência de responsabilidades do despachante para o transportador.

Talvez tenha simplificado para o exportador. Já para o transportador, incrementou em muito a sua digitação. Dos 41 campos do MIC-DTA, eram necessários somente o preenchimento de menos de 10. O restante é de preenchimento automático, o que demandava de um a dois minutos, dependendo da experiência do digitador. Agora, todos os campos devem ser digitados no CCT, o que demanda de 8 a 10 minutos, com um risco alto de erro, sem contar a indisponibilidade e instabilidade do sistema.

Ninguém duvida que o tempo para parametrização tenha diminuído, já que ela é instantânea, assim que a carga é recepcionada pelo recinto alfandegado, passando aos operadores privados a responsabilidade para manter a eficiência que a Receita Federal demonstrou que era possível.

Mas, como em uma compensação, o CCT trouxe aos operadores um aumento considerável de seus custos, faz-se necessário o retrabalho pela emissão em dobro da mesma documentação, e sem sombras de dúvidas, a total responsabilidade sobre a operação, com advento de multa por declaração inexata por parte do transportador, multa esta, muitas vezes maiores que o valor cobrado pela prestação de serviço do transporte.

> *"Será que o espírito do legislador era penalizar o transportador em um caso fortuito ou de força maior como este? Penalizar a quem está sofrendo com a insegurança do local? Pagar impostos das mercadorias que foram inutilizadas, mesmo o fisco não sendo prejudicado?"*

Este novo sistema trouxe à RFB uma redução considerável de custos, já que a manutenção do antigo sistema "cara preta" era altíssima. Ele foi desligado, mas o atual ainda está em fase final de construção. Algumas funcionalidades do sistema DUE, através do Portal Siscomex, ainda não foram liberadas, como por exemplo, a integralização com o setor privado (embarcadores – despachantes e transportadores).

Quando a DUE foi apresentada, a promessa foi que seria possível a integração dos sistemas público-privado no CCT. A transmissão de dados seria possível, assim como já acontece com a Nota Fiscal. Mas ainda é um projeto.

Este fato obriga os transportadores a emitir a documentação no seu sistema e depois incluir todos os dados novamente no sistema CCT da RFB, que não armazena e nem vincula aos dados da DANFE automaticamente, e nem da própria DUE emitida pelo exportador.

Para entender melhor o cenário, temos:

1.O transporte rodoviário internacional deve atender às normas do Acordo de Transporte Internacional Terrestre, que define os documentos de transporte, o CRT (Conhecimento Rodoviário de Transporte) e o MIC-DTA (Manifesto Internacional de Cargas – Declaração de Trânsito Aduaneiro) que devem ser emitidos, independentemente da legislação interna de cada país, tendo como base as Instruções Normativas Conjuntas SNT/DRF Nº 58 e 56 de 1991, respectivamente.

2.A base da operação, assim como para a RFB é a Nota Fiscal, para o transportador é o CRT. A Nota Fiscal é um documento anexo – complementar.

3.Transportadores possuem na sua base de dados todas as informações de seus embarcadores e destinatários, dados necessários para a emissão do CRT, assim como os dados dos veículos que irão executar a prestação de serviços.

4.A emissão do MIC-DTA leva um minuto, porque as informações já estão cadastradas. A informação sobre a carga está relacionada diretamente com a Fatura Comercial / CRT, que foi emitida antes da manifestação. Já a manifestação no CCT leva de 8 a 10 minutos (quando se trata de uma nota fiscal, o que aumenta de dois a tres minutos por nota, ou tempos maiores ainda, devido à instabilidade quase diária do sistema).

5.O projeto de integração foi adiado várias vezes, tendo agora previsão para 2020.

6.As informações dele não possuem a transparência necessária, pois não há acompanhamento em tempo real de cada passo deste processo, deixando muita margem para imposição de acontecimentos onde o transportador não pode rebater ou ter documento hábil legal do próprio sistema que possa auxiliá-lo na devida contestação.

7.De acordo com a legislação, art. 107 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966:

IV - de R$ 5.000,00 (cinco mil reais): (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003)

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga; o transportador será passível de autuação por qualquer erro na manifestação, seja porque ele manifestou errado, ou

por ter manifestado uma nota que o exportador alterou sem dar conhecimento ao transportador.

Ainda, de acordo com o Ato Declaratório Executivo Coana nº 12, publicado em 8 de novembro de 2018, que estabelece prazos, condições e procedimentos a serem observados pelos intervenientes na prestação de informações no módulo de Controle de Carga e Trânsito (CCT) do Portal Siscomex sobre as operações que executarem com cargas de exportação, definiu no art. 6º

Art. 6º O registro da manifestação de dados de embarque deverá ser realizado pelo transportador ou exportador que efetivamente executar ou executará o transporte das cargas:

I - antes da sua recepção no local de despacho e com base em manifesto internacional de carga, na hipótese de mercadorias a serem submetidas a despacho de exportação e que forem transportadas até o local de despacho no mesmo veículo que as levará para o exterior; e

§ 1º Na hipótese de que trata o inciso I do caput, caberá ao transportador verificar se as notas fiscais manifestadas correspondem àquelas que acompanharão o veículo transportador e darão amparo à circulação das mercadorias até o local de despacho, observado ainda o disposto no parágrafo único do art. 3º.

O transportador, quando carrega, recebe a Nota Fiscal e segue viagem, acreditando na veracidade das informações e documentos emitidos pelo embarcador. Ele não tem como verificar se a nota sofreu alteração ou foi trocada por outra.

A questão é que se trata de forma indistinta o erro e o dolo. O sistema não possui uma forma de checar as informações enviadas, não apontam possíveis erros, não preenche automaticamente os dados do embarque, não vincula as informações que constam na Declaração feita pelo embarcador. O embarcador pode alterar a Nota Fiscal após o carregamento sem dar aviso ao transportador, e ele manifestar uma nota distinta da que consta na DUE. O transportador não tem acesso liberado para as informações que constam na DUE, o que poderia ser feito se todas as informações fossem importadas da DUE.

Até há pouco tempo o erro não era punido, mas agora a situação mudou. Os erros estão gerando notificações, em nome do transportador, independentemente da origem ou responsabilidade do erro. O trabalho é bem maior, o CCT está em construção, não salva informação, tem limitações para alteração de informações. O sistema é instável ou fica fora do ar, não tem retorno do Serpro aos chamados com a celeridade que os processos requerem. As informações que constam no histórico da DUE não demonstram a transparência que o processo merece. Quando não parametrizado, não existe a informação de que o veículo encontra-se dentro do recinto alfandegado, somente quando ocorrer a apresentação para despacho - parametrização.

"A questão é que se trata de forma indistinta o erro e o dolo."

O embarcador é punido por porcentagens do valor da carga, e ainda é levada em consideração o dolo e reincidência. Veja, por exemplo, o que consta no Decreto 6759/2009.

Art. 711. Aplica-se a multa de um por cento sobre o valor aduaneiro da mercadoria (Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 84, caput; e Lei nº 10.833, de 2003, art. 69, § 1º):

§ 2º O valor da multa referida no caput será de R$ 500,00 (quinhentos reais), quando do seu cálculo resultar valor inferior, observado o disposto nos §§ 3º a 5º (Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 84, § 1º; e Lei nº 10.833, de 2003, art. 69, caput).

§ 3º Na ocorrência de mais de uma das condutas descritas nos incisos do caput, para a mesma mercadoria, aplica-se a multa somente uma vez.

§ 4º Na ocorrência de uma ou mais das condutas descritas nos incisos do caput, em relação a mercadorias distintas, para as quais a correta classificação na Nomenclatura Comum do Mercosul seja idêntica, a multa referida neste artigo será aplicada somente uma vez, e corresponderá a:

I - um por cento, aplicado sobre o somatório do valor aduaneiro de tais mercadorias, quando resultar em valor superior a R$ 500,00 (quinhentos reais); ou

II - R$ 500,00 (quinhentos reais), quando da aplicação de um por cento sobre o somatório do valor aduaneiro de tais mercadorias resultar valor igual ou inferior a R$ 500,00 (quinhentos reais).

§ 5º O somatório do valor das multas aplicadas com fundamento neste artigo não poderá ser superior a dez por cento do valor total das mercadorias constantes da declaração de importação (Lei nº 10.833, de 2003, art. 69, caput).

§ 6º A aplicação da multa referida no caput não prejudica a exigência dos tributos, da multa por declaração inexata de que trata o art. 725, e de outras penalidades administrativas, bem como dos acréscimos legais cabíveis (Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 84, § 2º). Art. 718. Aplicam-se ao exportador as seguintes multas, calculadas em função do valor das mercadorias:

I - de sessenta a cem por cento no caso de reincidência, genérica ou específica, de fraude compreendida no inciso II (Lei nº 5.025, de 1966, art. 67, alínea "a"); e

II - de vinte a cinquenta por cento:

a) no caso de fraude, caracterizada de forma inequívoca, relativamente a preço, peso, medida, classificação ou qualidade (Lei nº 5.025, de 1966, art. 66, alínea "a")

§ 1º Não constituirá infração a variação para mais ou para menos, não superior a dez por cento quanto ao preço e a cinco por cento quanto à quantidade da mercadoria, desde que não ocorram concomitantemente (Lei nº 5.025, de 1966, art. 75).

As exposições acima colocam em evidência que a única parte penalizada tem sido o transportadora, com multas distintas a exportação e/ou importação, que possuem como base da multa uma porcentagem sobre o valor da mercadoria. E qual é "a mercadoria" do transportador? O valor do frete. Então, por que a multa não é sobre esta base?

Por Gladys Vinci
Diretora executiva da ABTI

O acordo comercial entre Mercosul e União Europeia expõe a insanidade do protecionismo

*Frederico N. Fernández

Políticos decidem o que é bom para os cidadãos

A União Europeia e o Mercosul assinaram um histórico acordo comercial no dia 28 de junho de 2019. O adjetivo 'histórico' é, com frequência, muito mal aplicado. No entanto, neste caso, ele é pertinente.

O acordo vinha sendo negociado há impressionantes vinte anos. Com efeito, as conversas começaram no dia 28 de junho de 1999. Ficaram praticamente paralisadas até 2016, quando houve um novo esforço. De acordo com Jean-Claude Junker, presidente da Comissão Europeia, "este pacto comercial é o maior acordo comercial que a União Europeia já concluiu".

O Mercosul é uma aliança regional formada por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. A população conjunta destes quatro países é de 260 milhões, formando uma renda nacional brutal per capita de 9.500 euros. É o primeiro acordo comercial deste tipo assinado por estas nações sul-americanas.

De acordo com Bruxelas, o pacto irá eliminar 4 bilhões de euros em tarifas anuais e encargos aduaneiros para as exportações oriundas da União Europeia. Ademais, de acordo com o jornal Financial Times, a UE "estima que a poupança gerada pelas reduções tarifárias será quatro vezes maior que a gerada pelo recente acordo entre UE e Japão, e quase sete vezes maior que a do acordo com o Canadá".

Maluquice protecionista

O mesmo artigo do Financial Times apresenta um dos mais bizarros motivos por que o acordo demorou tanto tempo para sair:

Para o Mercosul, algumas das mais difíceis concessões incluíam a redução de tarifas sobre carros europeus importados e peças automotivas, bem como a abertura de seu mercado de licitações públicas. Do lado da União Europeia, as questões mais controversas giravam ao redor do seu setor agrícola.

Traduzindo: para os políticos, burocratas e reguladores da América do Sul, era um enorme problema o fato de seus cidadãos passarem a poder ter acesso a Mercedes-Benz e Ferraris mais baratas. Já para seus congêneres europeus, o "problema" era os cidadãos passarem a ter acesso mais barato às excelentes carnes argentinas e à cana de-açúcar brasileira.

É somente através das lentes do estado que tal arranjo, em vez de ser visto como o mais robusto incentivo, pode se transformar em um prolongado impedimento.

Não obstante, o presidente francês Emmanuel Macron permaneceu leal ao lobby agrícola francês até o final. Macron incorreu em frenéticos esforços para conseguir um arranjo que não fosse tão "generoso", principalmente na questão da carne. Coincidentemente, a França é a principal beneficiada pelos subsídios agrícolas da União Europeia, sendo a recebedora de um total de 7,6 bilhões de euros.

Em uma interessante reviravolta, a contra-ofensiva à França foi orquestrada pelo primeiro-ministro da Espanha (que é chamado de presidente do governo da Espanha) Pedro Sánchez, que, sendo de esquerda, não é exatamente conhecido por ser a favor de uma maior liberalização comercial. Ele foi rapidamente seguido por Angela Merkel (Alemanha), António Costa (Portugal), Mark Rutte (Holanda), e outros.

Ar fresco, porém...

Nestas épocas em que o presidente dos EUA assumiu uma perigosa retórica anti-comércio, e na qual há uma crescente guerra tarifária entre EUA e China, o acordo Mercosul-União Europeia vem como uma lufada de ar fresco. Cecilia Malmstrom, a Comissária do Comércio da UE, afirmou que o acordo representava "uma mensagem em alto e bom som de que nós acreditamos que o comércio é algo bom, pois aproxima as pessoas".

É, de fato, inegável que acordos comerciais trouxeram um grande aumento no volume do comércio global, e que eles foram positivos para a globalização. Entretanto, acordos comerciais também possuem um lado obscuro. Por sua própria natureza, eles são discriminatórios. As condições de relativa abertura que eles trazem são usufruídas apenas pelos membros do arranjo. Para quem está de fora, a situação pode ficar bem mais complicada.

A própria União Europeia é um bom exemplo disso. Os países-membros usufruem as benesses do livre comércio entre eles. Mas quem está de fora praticamente é proibido de participar. Ou seja, a UE pode ser bem aberta para quem está dentro, mas é uma fortaleza para quem está de fora. Por causa da Tarifa Externa Comum (TEC), todos os países do grupo são obrigados a aplicar a mesma taxação em relação à importação de produtos de países fora do grupo.

Com efeito, o mesmo ocorre para o Mercosul. Seus países-membros adotaram a TEC em 1995. Isso implica que, por exemplo, o Brasil não pode reduzir autonomamente a taxação so-

bre determinado produto que compra da China em troca de algum benefício no mercado chinês. Para mudar a taxa, é preciso fazer um acordo com todos os países-membros, que também reduzirão suas tarifas. Ou seja, é preciso negociar em bloco.

Por causa desta característica típica das uniões aduaneiras, um país membro de uma união aduaneira não pode unilateralmente praticar o livre comércio com países que estão fora do arranjo.

Para piorar, acordos comerciais "profundos e abrangentes" frequentemente incluem cláusulas exóticas que nada têm a ver com a redução de tarifas de importação.

Como deveria ser

Por isso, existe uma diferença crucial, praticamente intransponível, entre "livre comércio" e "acordos de livre comércio". Livre comércio significa simplesmente você e eu transacionarmos livremente com quem quisermos, não importa se a outra pessoa está do outro lado da rua ou do outro lado do globo. Não há barreiras, não há tarifas, não há imposições governamentais.

Um genuíno livre comércio não requer um "tratado" ou um "acordo comercial". Se um governo genuinamente quisesse um livre comércio, tudo o que ele teria de fazer seria abolir as inúmeras tarifas de importação, as cotas de importação, as leis "anti-dumping", e todas as outras restrições estatais impostas ao comércio. Não é necessária nenhuma política externa ou manobra conjunta.

Por isso, o acordo de livre comércio ideal deveria caber em uma única página: "Não haverá nenhuma restrição ao comércio entre indivíduos do país A e indivíduos do país B."

Tudo que um país tem de fazer para alcançar um genuíno acordo de livre comércio é passar uma ínfima legislação declarando simplesmente que:

Por meio desta, o governo [insira o nome do gentílico] elimina todas as vigentes barreiras, restrições e proibições à livre e irrestrita exportação e importação, compra e venda, de todos os bens e serviços entre [nome do país] e toda e qualquer nação do mundo. O governo [insira o nome do gentílico] declara que todas as formas pacíficas e não-fraudulentas de comércio e troca são questões exclusivas do foro privado de cada indivíduo, e dizem respeito apenas aos cidadãos do [insira o nome do país] e do resto do mundo envolvidos na transação. Esta lei entra em vigor imediatamente.

Igualmente, a política comercial ideal seria o livre comércio unilateral. Países não comercializam com outros países. Apenas indivíduos e empresas o fazem. Nunca um país como um todo. O melhor que um país pode fazer é deixar seus cidadãos e empresas em paz e deixar os mercados (ou seja, indivíduos comprando e vendendo) operaram normalmente. Isto, sim, constituiria uma verdadeira abertura ao mundo.

Um comércio livre e abrangente, sem subsídios, entre as pessoas da terra reduz as tensões e melhora o padrão de vida de todos. Este arranjo é, moral e economicamente, a única política adequada.

E esta política funciona. Países como Suíça, Hong Kong e Cingapura já a implantaram há muito. E são, respectivamente, o sétimo, o oitavo e o segundo mais ricos do mundo em termos per capita.

Ainda falta muito

Por tudo isso, a assinatura do acordo União Europeia-Mercosul constitui, na melhor das hipóteses, apenas um ponto de partida. Ele ainda tem de ser ratificado por nada menos que 28 parlamentos nacionais na Europa e por quatro parlamentos nacionais na América do Sul. Pior: uma aliança profana entre políticos protecionistas, lobistas do setor agropecuário e ambientalistas pode estar se formando.

Quão céticos os parlamentos francês e polonês continuarão é algo a ser conferido. Diplomatas brasileiros já estão alertando que a implantação de fato do acordo "pode demorar anos". O mais poderoso lobby agrícola da Europa, o grupo Copa-Cogeca, já emitiu uma declaração denunciando que está havendo "dois pesos e duas medidas" para beneficiar os bens agrícolas do Mercosul, e que isso representaria uma "concorrência desleal". Como todos sabemos, "concorrência desleal" nada mais é do que uma lamúria contra a boa e velha concorrência que afeta reservas de mercado.

E até a multinacional ambientalista Greenpeace entrou em cena, rapidamente gritando contra o acordo. Naomi Ages, a "especialista" da organização, disse que "comercializar mais carros em troca de vacas nunca é aceitável quando gera destruição da Amazônia, ataques aos povos indígenas, e aumento da hostilidade na sociedade civil".

Com alguma esperança, ainda chegará a época em que europeus e sul-americanos poderão ter acesso barato a melhores carnes, melhores vinhos, e melhores carros. Não necessariamente nesta ordem.

***Frederico N. Fernández**
É presidente da Fundación Internacional Bases – Rosário/Argentina e membro do Austrian Economics Center.

Artigo publicado pelo Instituto Mises Brasil na página www.mises.org.br (Reprodução autorizada)

SafeWeb premia atendimento de Certificação Digital da ABTI

O setor de Certificação Digital da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais - ABTI conquistou o 2º lugar no campeonato nacional "Jogar" da plataforma de ensino Safeweb Virtual. O desafio foi desenvolvido para divulgar e aproximar os agentes de registros da ferramenta.

O jogo demandou amplos conhecimentos sobre os processos e a documentação necessária e correta para emissão do certificado digital de pessoa física e jurídica.

A premiação ratifica a dedicação e competência de Amanda Busnello e Taciana Machado, colaboradoras que prestam atendimento ágil e de qualidade.

O serviço de Certificação Digital é um procedimento que inclui a emissão de certificados digitais nos modelos A1 e A3 nas modalidades CPF e CNPJ. Desde setembro de 2017 a ABTI oferece a Certificação Digital em parceria com a plataforma Safeweb, através da AR Plano Digital, como serviço especializado, devido a necessidade para acesso a sistemas como o do Portal Siscomex. Os associados da ABTI podem solicitar o voucher para emissão da certificação via telefone, e-mail ou fisicamente na sede da entidade, com descontos.

Festa do Motorista em Uruguaiana

A tradicional Festa do Motorista de Uruguaiana ocorreu em 21 de julho. O evento é uma realização da ABTI, Sindimercosul, SETAL, SEST SENAT, Posto Conesul e da Prefeitura Municipal de Uruguaiana. No turno da manhã uma carretada percorreu a cidade, culminando numa concentração no Posto Conesul. À tarde a festa reuniu inúmeras atrações para um grande público. Houve ginástica laboral, banda militar, manifestação tradicionalista com dança e música, shows musicais. Além dos brinquedos para o público infantil, o Sest Senat promoveu uma ação comunitária. Uruguaiana, devido a sua estratégica localização no Mercosul, é uma cidade que concentra intensa atividade em torno do transporte rodoviário, tornando expressiva as celebrações do Dia do Motorista.

EaD
SEST SENAT
CONHECIMENTO
PARA IR ALÉM
100% GRATUITOS
PARA TRABALHADORES
DO TRANSPORTE
ead.sestsenat.org.br

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 17h	
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	13h30 às 17h30		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 18h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30min às 17h30				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	8h às 21h	sábados e feriados 8h às 16h	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 18h	8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h 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	8h15 às 11h30 e das 14h15 às17h30				
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		8h 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 12h	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	Roberto Gomes	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	Paulo Luis Borges da Rosa	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

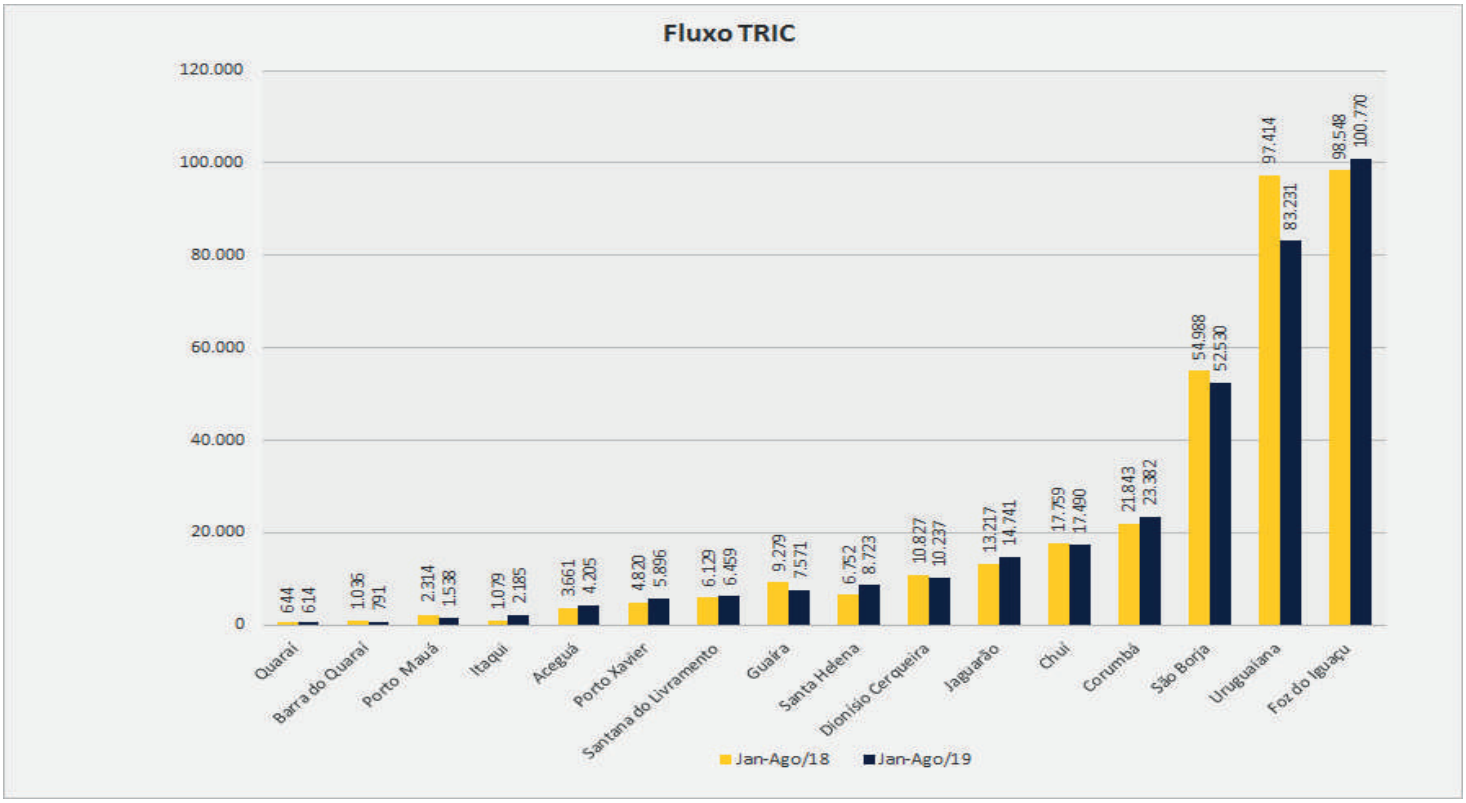
Agosto 2019

ABTI

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-Ago 2018	Jan-Ago 2019	Δ	Jul 2019	Ago 2019	Δ	Ago 2018	Ago 2019	Δ	Set/17 Set/18	Ago/18 Ago/19	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.027	2.172	111,49%	469	383	-18,34%	320	383	19,69%	1.538	3.061	99,02%
			Exportação	52	13	-75,00%	0	8	0,00%	32	8	0,00%	86	27	-68,60%
			Total	1.079	2.185	102,50%	469	391	-16,63%	352	391	11,08%	1.624	3.088	90,15%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	21.910	25.187	14,96%	3.248	2.955	-9,02%	2.779	2.955	6,33%	30.238	35.680	18,00%
			Exportação	33.078	27.343	-17,34%	3.555	3.700	4,08%	4.221	3.700	-12,34%	48.583	41.913	-13,73%
			Total	54.988	52.530	-4,47%	6.803	6.655	-2,18%	7.000	6.655	-4,93%	78.821	77.593	-1,56%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	2.999	5.068	68,99%	548	372	-32,12%	154	372	141,56%	3.890	5.771	48,35%
			Exportação	1.821	828	-54,53%	174	160	-8,05%	326	160	-50,92%	2.958	1.461	-50,61%
			Total	4.820	5.896	22,32%	722	532	-26,32%	480	532	10,83%	6.848	7.232	5,61%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	4.276	5.015	17,28%	749	729	-2,67%	794	729	-8,19%	6.264	7.190	14,78%
			Exportação	6.551	5.222	-20,29%	761	784	3,02%	1.171	784	-33,05%	9.768	8.154	-16,52%
			Total	10.827	10.237	-5,45%	1.510	1.513	0,20%	1.965	1.513	-23,00%	16.032	15.344	-4,29%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	26.106	28.117	7,70%	3.580	3.998	11,68%	3.820	3.998	4,66%	40.407	43.261	7,06%
			Exportação	71.308	55.114	-22,71%	7.368	7.286	-1,11%	9.877	7.286	-26,23%	108.073	82.512	-23,65%
			Total	97.414	83.231	-14,56%	10.948	11.284	3,07%	13.697	11.284	-17,62%	148.480	125.773	-15,29%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	1	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	1	0,00%
			Exportação	2.313	1.537	-33,55%	118	196	66,10%	272	196	-27,94%	3.341	2.630	-21,28%
			Total	2.314	1.538	-33,54%	118	196	66,10%	272	196	-27,94%	3.342	2.631	-21,27%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	PY + AR	Imp.PIA/PTN	51.199	60.058	17,30%	8.743	8.737	-0,07%	7.570	8.737	15,42%	78.272	90.436	15,54%
			Exp. PIA/PTN	47.349	40.712	-14,02%	6.031	5.757	-4,54%	6.788	5.757	-15,19%	70.308	63.987	-8,99%
			Total PIA/PTN	98.548	100.770	2,25%	14.774	14.494	-1,90%	14.358	14.494	0,95%	148.580	154.423	3,93%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	5.520	8.181	48,21%	1.138	1.482	30,23%	883	1.482	67,84%	11.739	11.999	2,21%
			Exportação	1.232	542	-56,01%	70	97	38,57%	234	97	-58,55%	2.000	1.018	-49,10%
			Total	6.752	8.723	29,19%	1.208	1.579	30,71%	1.117	1.579	41,36%	13.739	13.017	-5,26%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	6.294	6.350	0,89%	1.095	841	-23,20%	1.102	841	-23,68%	10.905	10.728	-1,62%
			Exportação	2.985	1.221	-59,10%	192	304	58,33%	349	304	-12,89%	3.914	2.089	-46,63%
			Total	9.279	7.571	-18,41%	1.287	1.145	-11,03%	1.451	1.145	-21,09%	14.819	12.817	-13,51%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	2.802	3.550	26,70%	490	721	47,14%	437	721	64,99%	4.207	4.848	15,24%
			Exportação	859	655	-23,75%	104	93	-10,58%	241	93	-61,41%	1.267	1.111	-12,31%
			Total	3.661	4.205	14,86%	594	814	37,04%	678	814	20,06%	5.474	5.959	8,86%

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-Ago 2018	Jan-Ago 2019	Δ	Jul 2019	Ago 2019	Δ	Ago 2018	Ago 2019	Δ	Set/17 Ago/18	Set/18 Ago/19	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	209	254	21,53%	1	2	100,00%	4	2	-50,00%	474	439	-7,38%
			Exportação	827	537	-35,07%	63	60	-4,76%	135	60	-55,56%	1.216	894	-26,48%
			Total	1.036	791	-23,65%	64	62	-3,13%	139	62	-55,40%	1.690	1.333	-21,12%
Chuí	Chuy	UY	Importação	4.771	4.228	-11,38%	440	508	15,45%	598	508	-15,05%	7.568	6.777	-10,45%
			Exportação	12.988	13.262	2,11%	1.858	1.813	-2,42%	1.813	1.813	0,00%	19.902	20.031	0,65%
			Total	17.759	17.490	-1,51%	2.298	2.321	1,00%	2.411	2.321	-3,73%	27.470	26.808	-2,41%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	4.518	6.154	36,21%	999	851	-14,81%	743	851	14,54%	7.270	9.515	30,88%
			Exportação	8.699	8.587	-1,29%	1.231	1.186	-3,66%	1.295	1.186	-8,42%	13.293	13.258	-0,26%
			Total	13.217	14.741	11,53%	2.230	2.037	-8,65%	2.038	2.037	-0,05%	20.563	22.773	10,75%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	578	555	-3,98%	89	87	-2,25%	175	87	-50,29%	849	776	-8,60%
			Exportação	66	59	-10,61%	0	11	#N/D	9	11	22,22%	200	185	-7,50%
			Total	644	614	-4,66%	89	98	10,11%	184	98	-46,74%	1.049	961	-8,39%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	1.337	1.866	39,57%	236	297	25,85%	196	297	51,53%	2.184	2.717	24,40%
			Exportação	4.792	4.593	-4,15%	589	576	-2,21%	717	576	-19,67%	7.239	7.149	-1,24%
			Total	6.129	6.459	5,38%	825	873	5,82%	913	873	-4,38%	9.423	9.866	4,70%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	3.579	3.153	-11,90%	479	567	18,37%	861	567	-34,15%	5.136	6.697	30,39%
			Exportação	18.264	20.229	10,76%	2.623	2.711	3,35%	2.698	2.711	0,48%	27.979	30.787	10,04%
			Total	21.843	23.382	7,05%	3.102	3.278	5,67%	3.559	3.278	-7,90%	33.115	37.484	13,19%

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

OUTUBRO

- 12 Dia da Raça
- 12 Nossa Senhora Aparecida
- 12 Dia da Resistência Indígena
- 12 Dia do Descobrimento da América
- 31 Dia do Reforma Protestante

NOVEMBRO

- 01 Dia de Todos os Santos
- 02 Finados
- 02 Dia dos Fiéis Defuntos
- 15 Proclamação da República
- 18 Dia da Soberania Nacional
- 29 Dia da Batalha de Boquerón

DEZEMBRO

- 08 Imaculada Conceição
- 24 Véspera de Natal
- 25 Natal
- 31 Véspera de Ano Novo

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Proclamação da República	14/11/2019 (quinta-feira) 15/11/2019 (sexta-feira) 17/11/2019 (domingo)	16:00 às 22:00 06:00 às 12:00 16:00 às 22:00
Fim de Ano	25/12/2019 (quarta-feira)	14:00 às 22:00

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Sexta-feira 11 de outubro	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Segunda - feira 14 de outubro	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Terça-feira - 15 de novembro	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira - 18 de novembro	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Terça-feira - 31 de dezembro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)

MENOS combustível, MAIS eficiência.

NOVOS CURSOS GRATUITOS DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

com certificação internacional

SmartDriver FleetSmart

Cursos presenciais

Motorista de Transporte de Cargas *SmartDriver* – 12 horas

Motorista de Transporte de Passageiros *SmartDriver* - 12 horas

Inclusão Digital – 4 horas

Curso a distância

Gestão de Combustível - Fuel Management - 8 horas

Saiba mais em
www.sestsenat.org.br/*programa-eficiencia-energetica*

PROGRAMA DE APERFEIÇOAMENTO PARA A
EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

SEST SENAT

CERTIFICADO DIGITAL SAFEWEB É NA ABTI

MELHOR CUSTO X BENEFÍCIO DO MERCADO

e-CPF
a partir de
R$ 150,00

e-CNPJ
a partir de
R$ 230,00

Pague em até 3x no cartão

Desconto especial para associados

www.abti.org.br
+55 (55) 3413-2828
Rua General Bento Martins, 2350
Centro, Uruguaiana/RS - Brasil - Cep: 97501-546

ABTI

plano digital
certificação

safeweb