revista Cenário do Transporte

ANO XIV – EDIÇÃO 57 – 3º TRIMESTRE 2020

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Receita Federal passa a medir tempos de liberação de cargas

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

- Providência agrega transparência aos processos aduaneiros
- Iniciativa atende a compromisso do Brasil no Acordo de Facilitação de Comércio (OMC)
- Os resultados mostram avanços, mas também revelam que ainda há muito por fazer

Falta de pessoal compromete fiscalização do Vigiagro

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

Amanda Busnello
Registros e Licenças
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 200

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

Gabrielly Correia
Assistente executiva
executivo@abti.org.br
Skype: executivo.abti
Ramal: 209

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

"A pesquisa TRS é um avanço importante na busca da redução dos tempos aduaneiros."

O ano que está mudando nossas vidas

O ano de 2020 será aquele que entrará para a história como o da pandemia. E será inevitável que as análises e comparações serão feitas com base em acontecimentos e costumes do antes e do depois desta crise sanitária.

Decorridos pouco mais de seis meses do início da pandemia, ainda que o PIB anual da maioria das nações OCDE aponte para índices negativos, a retomada das atividades econômicas é notória. As estatísticas do movimento das fronteiras do Mercosul mostram que o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas tem atividade que podemos classificar como normal, exceto nas exigências sanitárias, o que é compreensível.

Tal como enfatizamos na edição anterior da revista Cenário do Transporte, o papel da ABTI foi essencial para mitigar os efeitos da pandemia no transporte. Provavelmente tenha sido a maior mobilização já feita na história da Associação em prol da manutenção das fronteiras abertas, ressaltando-se que o transporte rodoviário de cargas foi a única atividade que manteve o direito de ingresso em todos os países. Tal fato, ainda que em decorrência de um grave problema de saúde pública, reafirmou a importância de nosso setor, e isto deverá ser sempre lembrado nas futuras mesas de negociações em torno do Subgrupo 5 do Mercosul e nas reuniões bilaterais ou multilaterais.

Nesta edição da revista trazemos como tema central a divulgação da primeira pesquisa TRS da Receita Federal. Este novo instrumento de medição dos tempos alfandegários do Brasil, que observa uma fórmula internacional estabelecida pela Organização Mundial de Aduanas, e atende a compromissos do Brasil ligados ao Acordo de Facilitação do Comércio-AFC, é um avanço importante na busca da redução dos tempos aduaneiros. Esta é uma expectativa sempre presente entre os atores do comércio exterior, e a adoção desta metodologia merece o reconhecimento dos transportadores.

Registro ainda como temas de destaque nesta edição a análise das reformas administrativa e tributária do governo federal, feita pela ótica do nosso setor, a disseminada tecnologia das videoconferências e suas aplicações nas empresas, os maus tratos que motoristas tem sofrido por causa da covid 19 e a falta de pessoal do Vigiagro nas fronteiras.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

Pesquisa mostra que importações feitas através de portos terrestres têm prazo médio de 2,3 dias para liberação

Receita Federal passa a adotar metodologia internacional (TRS) para medir tempos dos despachos aduaneiros. Trata-se de um avanço na busca de melhoria dos tempos de liberação.

Motoristas sofrem discriminação devido à pandemia

08-09

Falta de pessoal do Vigiagro compromete prazos de viagem

10

Videoconferências afirmam-se como tendência pós-pandemia

30-31

Sumário

ANO XIV - EDIÇÃO 57 - 2020

INTERNACIONAL
Decorridos seis meses da declaração de pandemia, transporte internacional retoma atividades em volumes normais **06 - 07**

ENTREVISTA
Jackson Corbari, coordenador da COANA, analisa os avanços da Receita Federal para reduzir os prazos aduaneiros e a pesquisa TRS **13 - 15**

GERAIS
Persistem dúvidas sobre incentivo fiscal de SC para cargas do Mercosul que ingressem por Dionísio Cerqueira/SC **17**

GERAIS
Governo federal anuncia licitação para a segunda ponte internacional em Jaguarão/RS **26**

GERAIS
Rota bioceânica via Paraguai ganha novo alento com mais uma ponte internacional em Porto Murtinho/MS **26**

GERAIS
Chips poderão ser empregados para fiscalizar veículos **27**

ECONOMIA
Reformas ou pastel de vento? A opinião do advogado tributarista Fábio Raimundi **28-29**

RECURSOS HUMANOS
Home office se afirma como opção de trabalho a partir da pandemia **30**

GERAIS
Acordo automotivo com o Paraguai deve ocasionar aumento no transporte internacional **32**

ASSOCIADOS
ABTI amplia quadro de informações úteis ao transporte internacional: "Documentos obrigatórios de motoristas, veículos e carga" **35**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
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
Clóvis Dall'Agnol

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
Nolar Vicente Sauer
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck (em memória)
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva
Maria Isabel Ramos

COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

PANDEMIA

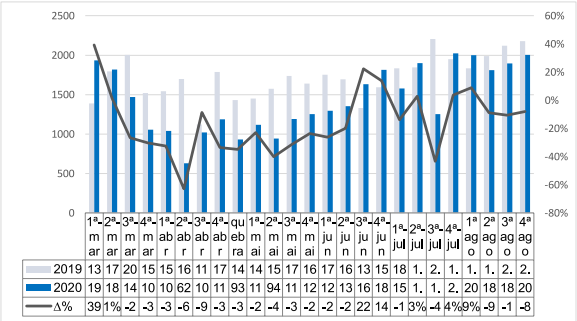
Seis meses depois, transporte internacional retoma normalidade

Desde a declaração do estado de pandemia a ABTI passou a realizar um monitoramento semanal do movimento de caminhões em seis fronteiras terrestres que concentram grande parte do transporte rodoviário internacional. É um conjunto representativo da atividade entre Brasil e Uruguai, Argentina, Chile, Paraguai e Bolívia. Passados seis meses, verifica-se que o movimento retomou a normalidade do período anterior à crise sanitária, com variações pequenas para cima e para baixo, conforme a fronteira, e com desempenho até melhor do que o de 2019, em locais como Jaguarão (Uruguai), Foz do Iguaçu (Paraguai), São Borja e Uruguaiana (Argentina/Chile). Diante deste levantamento fica claro que a despeito de todas as dificuldades decorrentes do lockdown inicial, que teve duração distinta em cada país, a recuperação do transporte internacional de cargas está plasmada.

O desafio da atividade continua sendo a adequação às exigências sanitárias de cada país, que têm variado sem um padrão comum ao Mercosul. Além disso, o quadro reduzido de pessoal nas fronteiras, tendo em conta o afastamento de pessoas classificadas em grupos de risco, tem provocado atrasos nas operações. Mas, vencidos 180 dias de pandemia, o mercado retomou sua plenitude.

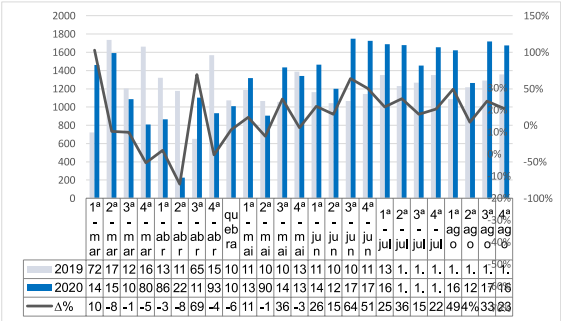
Foz do Iguaçu (PR-BR) – Ciudad del Este (PY) – Puerto Iguaçu (AR) – Comparativo 2019/2020

Importação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	13	17	20	15	15	16	11	17	14	14	15	17	16	17	16	13	15	18	1.	2.	1.	1.	1.	2.	2.
2020	19	18	14	10	10	62	10	11	93	11	94	11	12	12	13	16	18	15	1.	1.	2.	20	18	18	20
Δ%	39	1%	-2	-3	-3	-6	-9	-3	-3	-2	-4	-3	-2	-2	-2	22	14	-1	3%	-4	4%	9%	-9	-1	-8

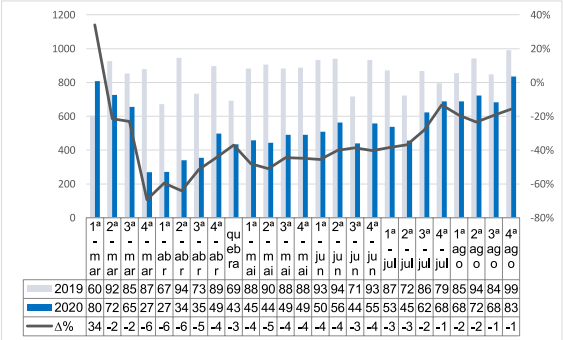
Exportação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	72	17	12	16	13	11	65	15	10	11	10	10	13	11	10	10	11	13	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.
2020	14	15	10	80	86	22	11	93	10	13	90	14	13	14	12	17	17	16	1.	1.	1.	16	12	17	16
Δ%	10	-8	-1	-5	-3	-8	69	-4	-6	11	-1	36	-3	26	15	64	51	25	36	15	22	49	4%	33	23

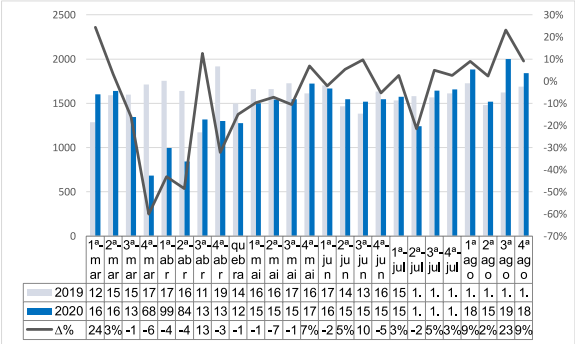
Uruguaiana (RS-BR) – Paso de los Libres (AR) – Comparativo 2019/2020

Importação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	60	92	85	87	67	94	73	89	69	88	90	88	88	93	94	71	93	87	72	86	79	85	94	84	99
2020	80	72	65	27	27	34	35	49	43	45	44	49	49	50	56	44	55	53	45	62	68	68	72	68	83
Δ%	34	-2	-2	-6	-6	-6	-5	-4	-3	-4	-5	-4	-4	-4	-4	-3	-4	-3	-3	-2	-1	-2	-2	-1	-1

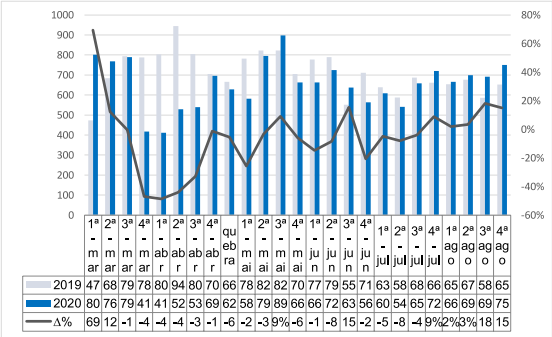
Exportação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	12	15	15	17	17	16	11	19	14	16	16	17	16	17	14	13	16	15	1.	1.	1.	1.	1.	1.	1.
2020	16	16	13	68	99	84	13	13	12	15	15	15	17	16	15	15	15	15	1.	1.	1.	18	15	19	18
Δ%	24	3%	-1	-6	-4	-4	13	-3	-1	-1	-7	-1	7%	-2	5%	10	-5	3%	-2	5%	3%	9%	2%	23	9%

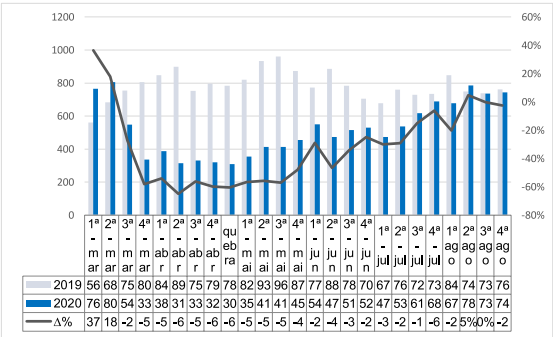
São Borja (RS-BR) – Santo Tome (AR) – Comparativo 2019/2020

Importação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	47	68	79	78	80	94	80	70	66	78	82	82	70	77	79	55	71	63	58	68	66	65	67	58	65
2020	80	76	79	41	41	52	53	69	62	58	79	89	66	66	72	63	56	60	54	65	72	66	69	69	75
Δ%	69	12	-1	-4	-4	-4	-4	-1	-6	-2	-3	9%	-6	-1	-8	15	-2	-5	-8	-4	9%	2%	3%	18	15

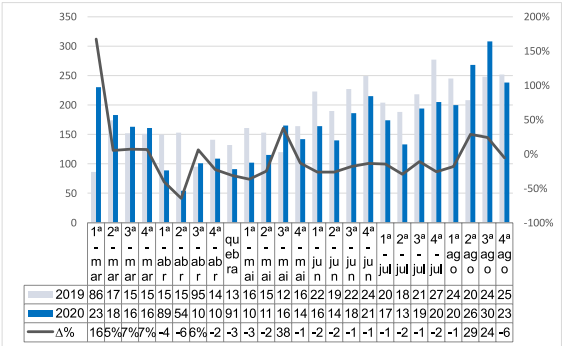
Exportação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	56	68	75	80	84	89	75	79	78	82	93	96	87	77	88	78	70	67	76	72	73	84	74	73	76
2020	76	80	54	33	38	31	33	32	30	35	41	41	45	54	47	51	52	47	53	61	68	67	78	73	74
Δ%	37	18	-2	-5	-5	-6	-5	-6	-6	-5	-5	-5	-4	-2	-4	-3	-2	-3	-2	-1	-6	-2	5%	0%	-2

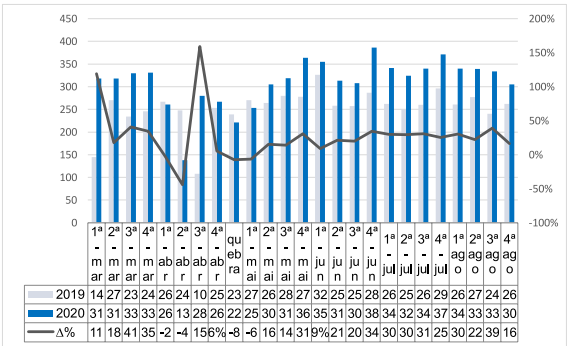
Jaguarão (RS-BR) – Rio Branco (UY) – Comparativo 2019/2020

Importação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	86	17	15	15	15	15	95	14	13	16	15	12	16	22	19	22	24	20	18	21	27	24	20	24	25
2020	23	18	16	16	89	54	10	10	91	10	11	16	14	16	14	18	21	17	13	19	20	20	26	30	23
Δ%	16	5%	7%	7%	-4	-6	6%	-2	-3	-3	-2	38	-1	-2	-2	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	29	24	-6

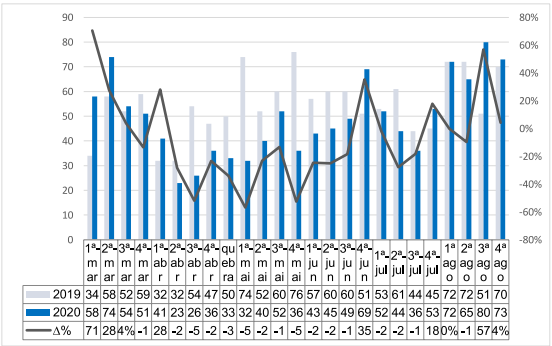
Exportação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	14	27	23	24	26	24	10	25	23	27	26	28	27	32	25	25	28	26	25	26	29	26	27	24	26
2020	31	31	33	33	26	13	28	26	22	25	30	31	36	35	31	30	38	34	32	34	37	34	33	33	30
Δ%	11	18	41	35	-2	-4	156	6%	-8	-6	16	14	31	9%	21	20	34	30	30	31	25	30	22	39	16

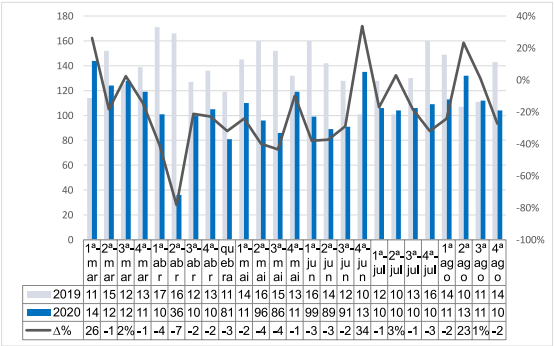
Santana do Livramento (RS-BR) – Rivera (UY) – Comparativo 2019/2020

Importação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	34	58	52	59	32	32	54	47	50	74	52	60	76	57	60	60	51	53	61	44	45	72	72	51	70
2020	58	74	54	51	41	23	26	36	33	32	40	52	36	43	45	49	69	52	44	36	53	72	65	80	73
Δ%	71	28	4%	-1	28	-2	-5	-2	-3	-5	-2	-1	-5	-2	-2	-1	35	-2	-2	-1	18	0%	-1	57	4%

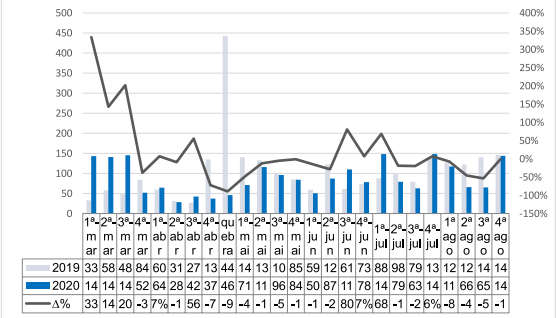
Exportação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	11	15	12	13	17	16	12	13	11	14	16	15	13	16	14	12	10	12	10	13	16	14	10	11	14
2020	14	12	12	11	10	36	10	10	81	11	96	86	11	99	89	91	13	10	10	10	10	11	13	11	10
Δ%	26	-1	2%	-1	-4	-7	-2	-2	-3	-2	-4	-4	-1	-3	-3	-2	34	-1	3%	-1	-3	-2	23	1%	-2

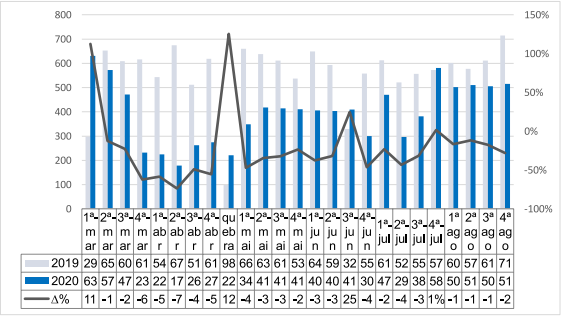
Corumbá (MS-BR) – Puerto Suarez (BO) – Comparativo 2019/2020

Importação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	33	58	48	84	60	31	27	13	44	14	13	10	85	59	12	61	73	88	98	79	13	12	12	14	14
2020	14	14	14	52	64	28	42	37	46	71	11	96	84	50	87	11	78	14	79	63	14	11	66	65	14
Δ%	33	14	20	-3	7%	-1	56	-7	-9	-4	-1	-5	-1	-1	-2	80	7%	68	-1	-2	6%	-8	-4	-5	-1

Exportação



	1ª-mar	2ª-mar	3ª-mar	4ª-mar	1ª-abr	2ª-abr	3ª-abr	4ª-abr	quebra	1ª-mai	2ª-mai	3ª-mai	4ª-mai	1ª-jun	2ª-jun	3ª-jun	4ª-jun	1ª-jul	2ª-jul	3ª-jul	4ª-jul	1ª-ago	2ª-ago	3ª-ago	4ª-ago
2019	29	65	60	61	54	67	51	61	98	66	63	61	53	64	59	32	55	61	52	55	57	60	57	61	71
2020	63	57	47	23	22	17	26	27	22	34	41	41	41	40	40	41	30	47	29	38	58	50	51	50	51
Δ%	11	-1	-2	-6	-5	-7	-4	-5	12	-4	-3	-3	-2	-3	-3	25	-4	-2	-4	-3	1%	-1	-1	-1	-2

PANDEMIA

Motoristas são submetidos a exigências desmedidas e discriminação

A pandemia conferiu destaque a muitas profissões relacionadas às atividades que não pararam sequer nos momentos iniciais do avanço da doença, e tampouco puderam ser realizadas por atendimento remoto ou por home office. Os profissionais da área de saúde naturalmente foram os que ganharam maior destaque e reconhecimento público, não apenas porque são os responsáveis pela assistência aos enfermos, mas também pelo implícito elevado grau de exposição ao contágio.

O transporte de passageiros e de cargas foi outro setor que não parou. E o Brasil não sofreu desabastecimento. As fronteiras foram fechadas. Os voos internacionais foram interrompidos. Mas o transporte rodoviário internacional de cargas prosseguiu no Mercosul e associados. A decisão de manter este segmento observou a lógica do abastecimento. E no centro desta movimentação estão os motoristas de caminhões. Nos primeiros tempos, até mesmo restaurantes à beira de rodovias fecharam. Os motoristas em viagem tiveram dificuldades para se alimentarem. Em inúmeras cidades do país houve mobilização nas rodovias para alcançar refeições e álcool em gel para motoristas e ajudantes. Foi um claro sinal do reconhecimento e solidariedade da população para com estes profissionais.

Funcionários do COTECAR intimidam e destratam motoristas.

No entanto em muitos lugares e situações, os motoristas não foram vistos como pessoas que, em exercendo seu trabalho, estavam permitindo que os demais pudessem ficar mais protegidos. Eles também passaram a ser considerados como vetores da doença, pela circunstância de contato com variados ambientes, em lugares que não se conhece o nível de contaminação da covid 19.

Foram inúmeros os relatos de discriminação, falta de respeito e até de maus tratos a motoristas em viagem, no Brasil e na Argentina.

João Fernandes, que trabalha para uma transportadora de São Paulo, relata que os motoristas brasileiros têm sido vítimas de falta de respeito e consideração no recinto do COTECAR, em Paso de los Libres, na fronteira com Uruguaiana. "Houve um segurança que exigiu que eu colocasse a máscara, ainda que eu estivesse almoçando junto à caixa de meu caminhão" relata, acrescentando que houve casos em que motoristas tomando chimarrão sozinhos, tiveram a placa de seu veículo anotada. Fernandes conta que em Mendoza foi expulso de um posto YPF que até então sempre usara para pernoite. "Mandaram-me sair do local à

uma hora da madrugada; tive que estacionar o caminhão no acostamento da rodovia, sem segurança". Ele conta ainda o absurdo controle estabelecido na Província de São Luiz, na Argentina, que lacra portas e vidros dos caminhões e dá um prazo de seis horas para o motorista sair dela, sob pena de multa de até 5.000 pesos.

Sílvio Cunha, motorista que tem base em Uruguaiana e trabalha para uma empresa de São Paulo, queixa-se da falta de estrutura no COTECAR. Com a pandemia reduziu o número de pessoas no setor de imigração. "Ficamos horas aguardando para ser atendidos, em evidente exposição, até mesmo para nossa saúde. E, além disso, até para usar o banheiro existem filas, pois determinaram que só duas pessoas podem usá-los por vez. Mas tem casos ainda piores: em diversos pontos das rodovias os banheiros foram lacrados, inclusive das concessionárias de estradas", conta Cunha.

Gisele Amaral, que tem base em Chapecó/SC, relata que as maiores discriminações que tem sofrido são no Brasil. "Em três postos de abastecimento da Paraíba fui expulsa e impedida de usar o banheiro: vocês transportam o vírus, foi a justificativa dada. Houve casos de embarcadores que restringiram o uso de banheiros e nos impediram de acessar aos refeitórios, alcançando marmitas pelas janelas, enquanto os demais funcionários da empresa continuavam usando as mesas para fazer refeições". Amaral, que transporta frigorificados, teve de usar roupas que lembravam trajes de astronautas, num frigorífico na Argentina. No país vizinho boa parte dos banheiros foi fechada, causando muitos transtornos aos motoristas, completa.

> "A gendarmeria em Paso de los Libres tratou-nos como se estivéssemos num campo de concentração"

Rogério Machado, de Xanxerê/SC, trabalha para uma transportadora do oeste catarinense. Conta que no início da pandemia houve mais solidariedade aos motoristas. Porém com o passar do tempo as restrições e constrangimentos ganharam a cena: "no Sul do Brasil houve postos que me impediram de estacionar, restaurantes que se limitaram a vender marmitas entregues pelas janelas. E porteiros de empresas se transformaram em autoridades, tratando-nos como 'sarnentos' a serem evitados. A gendarmeria em Paso de los Libres tratou-nos como se estivéssemos num campo de concentração, criando um ambiente ostensivo a nossa presença. Em São Borja, na Mercovia, um segurança disse que eu não poderia almoçar sem máscara", desabafa Machado, acrescentando que os maus tratos são para todos os motoristas, não importando a nacionalidade. Finaliza lembrando que em Mendoza foi impedido de entrar num supermercado, pois o segurança do estabelecimento soube que ele era motorista de caminhão.

Obs.Para preservar a privacidade, o nome dos entrevistados são fictícios.

ABTI tem buscado apoio e dá suporte

No dia 04 de agosto a Associação emitiu comunicado aos seus associados que reportou a existência de muitos relatos de motoristas que têm tido a integridade e liberdade desrespeitadas em função de "protocolos de segurança sanitária". A falta de sensibilidade por parte das autoridades regionais e dos órgãos de fiscalização tornou-se uma "normalidade" para quem atua no transporte rodoviário internacional de cargas.

A Associação diagnosticou que a falta de comunicação tem sido um empecilho para o andamento da atividade, tanto no que se refere às trocas de informações entre Estados, quanto entre os setores públicos e privados. O comunicado enfatiza as exigências arbitradas pelo Uruguai sem ter havido diálogo com os demais países. Ao final, a Entidade destacou que não é contrária aos protocolos sanitários preventivos definidos pelos demais países, mas que é indispensável assegurar aos motoristas um tratamento humano e digno.

Também no mês de agosto, a ABTI oficiou ao Consulado do Brasil em Paso de los Libres relatando as dificuldades dos motoristas brasileiros no COTECAR e nas formalidades legais junto a Gendarmeria, CNRT, Migrações, SENASA e AFIP. Entre outras coisas, evidenciando falta de sensibilidade, os alto-falantes do COTECAR, dia e noite sem parar, anunciavam recomendações preventivas, dificultando até o descanso noturno dos motoristas.

Carências no VIGIAGRO atrasam transporte internacional

O reduzido número de servidores públicos do Ministério da Agricultura nas fronteiras do Brasil está comprometendo o atendimento do transporte internacional. A ABTI e a Feaduaneiros – Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros enviaram ofício ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, externando sua preocupação com o problema. O Vigiagro tem um crônico déficit de efetivo, ao qual se somou a circunstância da pandemia, que determinou o afastamento de servidores relacionados aos grupos de risco.

A gradativa retomada do transporte internacional agravou o problema, ocasionando demora nas intervenções do órgão.

Segundo levantamento feito pela Associação na fronteira oeste do Rio Grande do Sul, a título de amostragem, (veja quadro) o número de servidores do Vigiagro não é condizente com o movimento de caminhões.

Em decorrência de afastamentos e aposentadorias, o setor de fiscalização da Secretaria de Defesa Agropecuária vem tendo redução gradual de efetivo. Este fato se dá em um tempo em que o país necessita do aumento de operações no Comércio Exterior para a sua recuperação econômica. Existem casos em que veículos ficaram retidos por até uma semana aguardando fiscalização.

A ABTI sustenta que o Transporte Internacional e o Comércio Exterior figuram como propulsores da economia, de tal sorte que os entraves na estrutura geram prejuízos não apenas para a cadeia logística, mas para a economia nacional.

Gerenciamento de riscos anunciado em 2018 ainda não foi implantado

No final de 2017 o ministro da Agricultura, Blairo Maggi, anunciou que a Instrução Normativa 39 iria simplificar e fortalecer a defesa agropecuária do Brasil. Tratava-se de uma nova versão no manual do Vigiagro, que passou a viger em 30 de março de 2018. Uma mudança relevante definida neste manual é a implantação de um gerenciamento de riscos com quatro níveis de fiscalização agropecuária:

I - Simplificado (Verde):

II - Intermediário (Amarelo):

III - Completo (Vermelho):

IV - Especial (Cinza):

Fernando Mendes, coordenador geral do Vigiagro em 2018, reconheceu em entrevista para a revista Cenário do Transporte, que faltavam 150 auditores, sendo críticos os casos das cidades de São Borja e Uruguaiana.

Mendes também projetava implantar o gerenciamento de riscos ainda em 2018 para as exportações e até meados de 2019 para a importação. Tais providências ainda não foram adotadas, impedindo uma provável mitigação dos tempos de fiscalização. Atualmente prosseguem sendo fiscalizadas 100% das cargas.

No ofício enviado ao MAPA as entidades solicitam uma análise no quadro de servidores e sugerem contratações emergenciais para evitar o represamento de processos, a criação de gargalos nos fluxos, e o aumento de custos logísticos.

Quadro do Viagiagro na fronteira oeste do RS

Uruguaiana – RS

Área Vegetal

- Três fiscais engenheiros agrônomos em atividade.
- Um opera na modalidade de abono permanência e outro possui tempo de contribuição suficiente para aposentadoria.

Área Animal

- Três fiscais agropecuários em atividade.
- Um agente de inspeção operando na modalidade abono permanência.
- Dois fiscais operam na modalidade de abono permanência.

São Borja – RS

Área Vegetal

- Quatro fiscais engenheiros agrônomos em atividade.
- Um fiscal opera meio período

Área Animal

- Um fiscal agropecuário em atividade.
- Dois fiscais operam na modalidade de abono permanência.

Quaraí – RS / Iraí - RS

- Não há fiscais agrônomos e veterinários; A unidade tem um agente técnico agrícola da área vegetal.

CONTE COM A EXPERIÊNCIA DE QUEM ENTENDE DO ASSUNTO

A Ambipar Response é pioneira em atendimento emergencial de acidentes com produtos perigosos.

Colocamos toda nossa experiência, tecnologia e profissionais qualificados à disposição dos clientes. Dessa forma, garantimos a tranquilidade que sua empresa precisa para concentrar esforços na condução dos negócios.

- Equipamentos de última geração
- CECOE - Atendimento emergencial 24 horas
- Equipe de especialistas totalmente capacitados
- Frota com os mais variados veículos
- Gerenciamento de Licenças no Transporte de Produtos Perigosos
- Plano de Atendimento Emergencial (PAE)

CENTRAL DE EMERGÊNCIA 24h 0800 117 20 20

Acesse agora | ambipar.com

+55 11 3526 3526 • 19 99999 9584 • vendas@ambipar.com

Rod. Anhanguera, 550 - Km 120 - Distrito Industrial I - Nova Odessa/SP

ambipar

ambipar response

DESPOLUIR

Programa Ambiental do Transporte

CNT | SEST SENAT

Há 13 anos promovendo o desenvolvimento sustentável do transporte

RESPONSABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL

FETRANSUL

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RIO GRANDE DO SUL

www.**despoluir**.org.br | www.**fetransul**.com.br

No momento em que o mundo busca alternativas sustentáveis de crescimento, o transporte, atividade fundamental para o desenvolvimento do Brasil, assume sua responsabilidade em favor da qualidade de vida e do meio ambiente.

Venha fazer parte do DESPOLUIR e seja você também um disseminador de boas práticas socioambientais.

Ligue para um de nossos consultores e agende a aferição da sua frota:

PORTO ALEGRE
(51) 98297.0129 · 98297.0424

CARAZINHO
(54) 98134.0032

BENTO GONÇALVES
(54) 98146.0066

"O estudo TRS Brasil é uma oportunidade de conhecer e incentivar a adoção das boas práticas, harmonizando procedimentos aduaneiros."

Jackson Corbari é auditor-fiscal da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e atualmente ocupa o cargo de coordenador-geral de Administração Aduaneira e subsecretário de Administração Aduaneira Substituto. Desde que entrou para a RFB em 1993, ele trabalhou na área aduaneira, nas fronteiras terrestres do Brasil com o Uruguai (Jaguarão), Paraguai e Argentina (Foz do Iguaçu), Aeroporto Internacional de Brasília e portos marítimos (Itajaí e Paranaguá). Ao longo de sua carreira, ocupou muitas posições, dentre as quais as mais relevantes foram chefe do Serviço de Controle Aduaneiro da Delegacia da RFB em Foz do Iguaçu, chefe da Seção de Fiscalização da RFB na Alfândega da RFB no Aeroporto Internacional de Brasília, delegado da RFB em Itajaí, inspetor-chefe da RFB em Paranaguá e superintendente adjunto da RFB nos estados do Paraná e Santa Catarina.

Cenário do Transporte - Qual a frequência com que serão feitas as pesquisas pelo modelo da OMA - Organização Mundial der Aduanas?

Jackson Corbari - A metodologia da OMA, muito mais do que um levantamento de dados, representa uma metodologia de aperfeiçoamento contínuo. E, sendo assim, as experiências vividas e o aprendizado obtido na condução do estudo devem ser aplicados na elaboração do estudo subsequente. Neste momento estamos na fase 4 do estudo que envolve a avaliação e o monitoramento de recomendações. O primeiro nível dessa quarta fase refere-se ao monitoramento e avaliação em âmbito nacional e regional; o segundo nível refere-se a uma avaliação efetuada pela Organização Mundial das Aduanas, do relatório e de suas recomendações. É aconselhável haver um intervalo mínimo entre um estudo e outro. Este intervalo nunca deve ser inferior a seis meses e deve ser suficiente para que pelo menos parte das medidas sejam implantadas e produzam algum efeito (ou, em sentido contrário, para que as medidas propostas não sejam implantadas e/ou sejam implantadas e não provoquem os efeitos esperados).

P- Entre os países do Mercosul, só o Brasil está implantando a metodologia de aferição TRS - Time Release Study?

R- A Receita Federal não dispõe dessa informação.

P- Do ponto de vista aduaneiro, os compromissos assumidos pelo Brasil no AFC - Acordo de Facilitação do Comércio são muito diferentes dos que tem no âmbito do Mercosul?

R- Os objetivos são diferentes. O Mercosul é um processo de integração regional que objetiva principalmente oferecer um espaço comum que gere oportunidades comerciais e de investimentos por meio da integração competitiva das economias nacionais ao mercado internacional. Já o Acordo de Facilitação do Comércio, busca propiciar maior transparência entre governos e operadores de comércio exterior, além de reduzir impactos burocráticos sobre importações e exportações.

P- Afirma-se que uma aduana previsível se traduz em mais confiança no Brasil. Falta-nos esta confiança devido aos processos aduaneiros?

R- Quando se fala de previsibilidade em comércio internacional dois aspectos se destacam: pouca variabilidade de tempo nos processos e não surpresa em relação aos processos aos quais a mercadoria será submetida.
Estudos como o TRS Brasil, conduzido pela Receita Federal, possibilitam não apenas o conhecimento dos tempos médios, mas também a oportunidade de conhecer e incentivar a adoção das boas práticas, harmonizando procedimentos aduaneiros.

P- Os demais órgãos anuentes assinam junto este compromisso brasileiro constante no AFC?

R- O AFC representa compromisso internacional assumido pelo Brasil perante a OMC. Neste sentido, todos os intervenientes no comércio exterior devem envidar esforços para o seu cumprimento.

P- Um ranking de despachantes e recintos aduaneiros conferiria mais transparência a entes privados que participam do processo aduaneiro?

R- A elaboração de um ranking de despachantes e recintos é uma das medidas recomendadas pelo TRS Brasil, justamente por entender-se que o acesso a esse tipo de informação traria mais transparência aos atores envolvidos no comércio exterior, já que possibilitaria que o importador optasse por profissionais com maior grau de conformidade.

P- A busca por maior uniformidade das rotinas operacionais, em conformidade com práticas de diretrizes do AFC, não deveria ser objeto de incorporação ao Portal Único?

R- Sem dúvida. O Programa Portal Único de Comércio Exterior é baseado em uma ampla reformulação dos processos de importação e exportação, realizado em parceria com o setor privado. Nas bases dessa reformulação está a implantação de conceitos como transparência e disponibilidade de informações, eficiência processual, coordenação e harmonização da atuação dos órgãos públicos e gestão de riscos.

> "A elaboração de um ranking de despachantes e recintos traria mais transparência aos atores envolvidos no comércio exterior"

P- Em essência, o estudo realizado visa reduzir tempos. Qual é a meta? Tem um índice a ser alcançado?

R- O TRS é uma ferramenta desenvolvida pela OMA para medição da eficiência operacional dos intervenientes da cadeia logística. O estudo, portanto, representa um retrato do desempenho de cada um dos atores envolvidos no processo.
No estudo são apresentadas constatações e recomendações que, se adotadas, tendem a trazer ganhos relacionados com a facilitação do comércio, melhorando, dentre outros aspectos, o tempo dos processos.
As metas de redução de tempos encontram-se formuladas no âmbito do programa Portal Único. Essa iniciativa de modernização e desburocratização ataca diversos gargalos apontados pelo estudo (tais como a criação de um módulo unificado de recolhimento de tributos e a realização dos controles administrativo e aduaneiro de forma paralela). Em seu lançamento, as metas estabelecidas foram a redução dos tempos médios do processo de exportação de 13 para 8 dias e do processo de importação de 17 para 10 dias, em ambos casos foram considerados os tempos médios para o modal marítimo.
Desde outubro de 2018, a totalidade das exportações brasileiras é realizada por meio da DU-E – Declaração Única de Exportação, via Portal Único. Atualmente os tempos médios desse processo estão em 6 dias, superando a meta estabelecida.
Em relação ao processo de importação, o tempo médio para o modal marítimo apurado pelo TRS Brasil aponta avanços significativos no processo de importação, apesar da Duimp – Declaração Única de Importação ainda não se encontrar em fase operacional. A meta estabelecida no início do Programa Portal Único já foi superada (alcançou-se 9,75 dias), restando imperativo que novas metas de redução de tempos sejam fixadas para a implantação do novo processo de importação (através da Duimp).

P- Há conhecimento da experiência de outros países neste campo?

R- Sim. O guia do TRS, disponível na página da OMA, apresenta a experiência de outros países na realização de estudos baseados nessa metodologia. A título de exemplo podemos citar a experiência de países como Austrália, Chile, Japão e Nova Zelândia.

P- Em 2017 a ABTI pesquisou o transit time no bloco Nafta. Entre EUA e México, na importação, era de no máximo 20 minutos. E entre EUA e Canadá, de 15 minutos. No primeiro semestre deste mesmo ano, entre Brasil e Argentina era de 45 horas, Uruguai – 31 horas, e Paraguai – 50 horas. Falta decisão política para mudar este cenário?

R- Diversas premissas são assumidas quando se realiza qualquer estudo sobre tempos de liberação de mercadorias, tais como sua abrangência, o período de sua realização, modos de transporte e locais de desembaraço que serão considerados, dentre outras.
Desta forma, a comparação entre estudos demandaria pleno conhecimento, dentre outros aspectos, dos métodos utilizados para o cálculo dos tempos, a forma de coleta de dados e os eventos considerados. Por exemplo, um estudo poderia considerar como evento inicial a chegada da mercadoria no país enquanto outro poderia levar em conta o registro da declaração.

Em razão dessa dificuldade e de eventuais distorções decorrentes disso, a própria OMA não estimula a realização de comparações entre aduanas de diferentes países.

P- Levando em consideração a OMA e o AFC, o que poderia ser considerado um prazo médio "benchmarking" para o Brasil?

R- Conforme mencionado anteriormente, a redução dos tempos médios dos processos de importação e exportação, é meta do programa Portal Único de Comércio Exterior. Para a definição das metas estabelecidas para tal programa, foram consideradas como benchmarking as médias de tempo dos países OCDE.

P- Por que o Brasil é um país com baixo protagonismo no comércio internacional? O processo aduaneiro é causa ou consequência neste contexto?

R- Por meio da apuração dos tempos médios de cada um dos intervalos mapeados do processo de importação, o estudo destinou-se a medir a eficácia dos fluxos comerciais, identificando gargalos e oportunidades de melhoria. Por não fazer parte do escopo do estudo, essa questão não foi objeto de análise.

P- Segundo as medições do relatório TRS, apenas 2,32% das cargas tem uma fiscalização mais efetiva. Ainda assim, nos portos rodoviários temos um prazo médio de 2,3 dias para liberação das importações. Por quê?

R- O primeiro ponto a comentar é que o percentual de seleção para canais com inspeção física e/ou análise documental atesta o uso intensivo do gerenciamento de riscos por parte da Receita Federal. Isso demonstra um forte alinhamento da Aduana brasileira com as diretrizes internacionais sobre a utilização de gerenciamento de riscos.

Essa atuação inteligente, em que equipes da Receita Federal traçam perfis de risco e programam controles automatizados com a ajuda de inteligência artificial, possibilita a mínima intervenção no fluxo físico da carga. Dessa forma, a fiscalização direciona a seleção para cargas que ofereçam maiores riscos à saúde, ao meio ambiente, ao consumidor, à livre concorrência, dentre outros bens tutelados pelo Estado.

O modal rodoviário é o mais ágil dentre os modais – 2,3 dias – e o canal verde – aplicado a quase 98% das declarações deste modal – impacta fortemente seu tempo médio. Desta forma, a análise do tempo deste modal passa pela análise dos fluxos 1 e 2 do estudo conduzido (fluxos que consideram o canal verde de seleção).

Para o fluxo 1 – verde sem licenciamento, constatou-se que aproximadamente 54,45% do tempo é consumido com o Registro da Declaração de Importação – DI. A etapa da Entrega da Carga, por sua vez, consome 33,02% do tempo.

Já para o fluxo 2 – verde com licenciamento, o Deferimento de LI consome mais de 50% de todo o tempo do processo e a Entrega da Carga representa 19,15% do tempo.

> "O estudo deve ser lido como um convite, a todos atores envolvidos, para que repensem seus processos levando em consideração as propostas de melhorias identificadas"

P- A ideia de contar com equipes regionais especializadas para determinados tipos de cargas (mercadorias) e regimes especiais em quanto pode otimizar o processo de importação?

R- A utilização de equipes regionais é apontada pelo TRS Brasil como uma das soluções em desenvolvimento. Essa solução tem potencial de aprimorar aspectos relacionados com a harmonização de procedimentos entre unidades locais e o compartilhamento de informações para a identificação e aproveitamento de boas práticas. O estudo, no entanto, não fez projeções de ganho para essa solução em desenvolvimento.

P- O setor privado está preparado para acompanhar os avanços que a RFB sinaliza por meio do Portal Único e o Programa OEA?

R- O TRS Brasil permite perceber que existe espaço para melhorias nos processos de todos os atores envolvidos no comércio exterior brasileiro. Especificamente em relação ao setor privado, a título de exemplo, o estudo concluiu que a atuação mais diligente do importador e/ou seu representante nos procedimentos de registro da declaração, entrega da mercadoria após o desembaraço e entrega de documentos instrutivos à RFB tem potencial para reduzir em média mais de 40% dos tempos totais.

No entanto, o objetivo do estudo, que foi realizado com ampla participação do setor privado, é possibilitar não só a identificação desses gargalos, mas também, e principalmente, que essas dificuldades sejam contornadas e corrigidas. O estudo deve ser lido como um convite, a todos atores envolvidos, para que repensem seus processos levando em consideração as propostas de melhorias identificadas.

P- Os aconselhamentos das COLFACs são acompanhados pelo COANA?

R- Sim. As COLFACs estão em contato direto com a Coordenação-Geral de Administração Aduaneira. As COLFACs constituem importante ferramenta de facilitação do comércio, uma vez que são fóruns de debates entre os diversos atores que atuam nas principais unidades aduaneiras do país. A COANA realiza acompanhamento das situações levantadas nas reuniões, em especial, situações que exijam atuação regional ou nacional, bem como situações que devam ser encaminhadas ao CONFAC.

GTBR

Go Transporte Brasil Ltda

O setor de Transporte Rodoviário Internacional sempre foi fundamental para o desenvolvimento do Mercosul, e esta afirmação tornou-se mais evidente neste momento onde uma Pandemia assola o mundo.

Transportar com agilidade, segurança e valores justos são objetivos ainda mais valorizados neste momento. A Go Transporte Brasil Ltda - GT BR, surgiu exatamente em meio a esta nova realidade mundial. Com o início das atividades no começo de 2020, teve seu batismo de fogo já nos primeiros meses, e hoje já conta com parcerias fortalecidas nos diversos setores da economia, como os ramos de alimentação, embalagens, auto partes, máquinas, resinas, entre outros. Mesmo neste curto período já conta com diversos fornecedores de transporte em baús secos e frigorificados, sider, caminhões abertos e pranchas.

Nossa história no Brasil apesar de recente, conta com o respaldo da Gotrans SRL, empresa Argentina com 9 anos no mercado e uma carteira surpreendente de clientes. Com executivos em Córdoba, Rosário e Buenos Aires, a sinergia entre GT BR e Gotrans garante um serviço de excelência desde o primeiro contato com o cliente até a efetiva descarga da mercadoria.

A GT BR busca antes de tudo saber a necessidade do cliente para oferecer opções de transporte adequadas a cada realidade. Trabalhando em um setor com intervenção de órgãos públicos Municipais, Estaduais e Federais, com fiscalizações rigorosas que nivelam as empresas em um patamar elevado, o grande diferencial é o atendimento de seus executivos.

Venha fazer parte desta parceria de sucesso.
Entre em contato pelos nossos canais de atendimento.

No Brasil

Flávio Santos / Luiz Everson

Na Argentina

Nahuel Carrizo / Simon Destefanis

URUGUAIANA - BRASIL
Flávio Santos
+55 55 99910-3400
flavio.santos@gotranssrl.com
Luiz Everson
+55 55 98417-9446
luiz.everson@gotranssrl.com

CÓRDOBA - ARGENTINA
Nahuel Carrizo
+54 9 351 235 1928
nahuel.carrizo@gotranssrl.com
Simon Destefanis
+ 54 9 351 552 3627
simon.destefanis@gotranssrl.com

www.gotranssrl.com GTBR - Go Transporte Brasil @gtbrgotransportebrasil

Dionísio Cerqueira terá um ano para ampliar estrutura aduaneira

Porém validade do incentivo de ICMS de SC provoca insegurança aos transportadores

O anúncio de incentivos fiscais relacionados ao ICMS no Estado de Santa Catarina, vinculados ao ingresso de mercadorias com origem no Mercosul (exceto Uruguai) e importadas por empresas que possuem Tratamento Tributário Diferenciado (TTD) e ainda, que se fossem por meio de transporte rodoviário, deveriam ser por Dionísio Cerqueira, mobilizou a ABTI a exortar as autoridades deste estado para que antes criassem as condições de infraestrutura necessárias neste porto terrestre, permitindo que a cidade pudesse fazer frente a um provável aumento de movimento de caminhões.

A ABTI enviou ofício ao governador de Santa Catarina, Carlos Moisés da Silva, assinalando sua preocupação com o provável aumento de tempo e custos nos processos, pois não foram considerados os aspectos de capacidade, infraestrutura e servidores públicos dos diferentes organismos intervenientes. A Entidade chamou a atenção para a precariedade do acesso rodoviário e as más condições das estradas provinciais, impróprias para comportar grande fluxo de veículos. O pleito da Associação teve acolhimento. Inicialmente a área fazendária de SC postergou em um ano a entrada em vigência da lei, a fim de permitir que a municipalidade de Dionísio Cerqueira ampliasse as instalações da Área de Controle Integrado – ACI.

Ao reinterpretar os interesses das partes envolvidas, em nova decisão, a Secretaria Especial da Fazenda de Santa Catarina publicou o Decreto nº 809, pelo qual autoriza até 7 de agosto de 2021 a utilização do benefício fiscal previsto para as mercadorias importadas originárias de países membros ou associados do Mercosul, cuja entrada no país, por via terrestre, ocorra em outras unidades da Federação.

Concomitante ao Decreto, a prefeitura de Dionísio Cerqueira doou uma área que será destinada para a instalação de uma nova Aduana de Cargas, tomando as providências iniciais para que as empresas importadoras possam usufruir de benefício fiscal quando o desembaraço da mercadoria ou produto for realizado em porto catarinense, projetando-se o período de um ano para que as melhorias se incorporem ao processo aduaneiro desta cidade.

Porém o desfecho do caso trouxe incertezas aos importadores e transportadores. A postergação por um ano foi feita por decreto, que segundo interpretação jurídica não traz segurança legal, pois a lei que criou o incentivo fiscal só pode ser substituída por outra lei, e não por um decreto. E a indisposição política do legislativo catarinense não possibilitou o trâmite por lei. Somou-se a esta incerteza o pedido de impeachment do governador e da vice-governadora de Santa Catarina, que teve acolhimento na Assembleia Legislativa. Ao Transporte Internacional não importa a fronteira pela qual sejam realizadas as operações, desde que a infraestrutura seja compatível com a demanda.

OPORTUNIDADE PARA SUAS FINANÇAS

Uma grande oportunidade tributária para as empresas do ramo de transporte de carga. No final do ano de 2017, mais precisamente em 2 de outubro de 2017, foi publicado o acórdão do RE 574.706, de relatoria da ministra Carmen Lúcia, no qual o Supremo Tribunal Federal fixou a tese de que "o ICMS, por não compor faturamento das empresas, deve ser excluído da base de cálculo do PIS e da COFINS."

A decisão proferida pelo Eg. STF representa uma grande vitória para os contribuintes brasileiros, pois nela o Supremo reconheceu a inconstitucionalidade da cobrança de valores feitos pelo Fisco. Com esse tipo de precedente as empresas transportadoras podem ter uma economia e recuperar uma quantidade substancial de crédito, logicamente, conservando sempre a operação tributária das empresas. Diante dessa situação, a COMPASSE, com seu corpo técnico contábil e jurídico, nesse momento de ouro que tem à sua frente. Tem estrutura para que traga a seus clientes a possibilidade de conseguir a restituição dos valores pagos indevidamente ao Fisco nos últimos cinco anos.

Além de deixar de recolher a exação inconstitucional sobre o faturamento de fretes no mercado interno através da liminar proferida em processo judicial. Apesar desse julgamento, a Secretaria da Receita Federal continua impondo o recolhimento do PIS e da COFINS sem exclusão do ICMS de sua base de cálculo, exigindo dos contribuintes valores que o STF já afirmou serem indevidos. Essa realidade evidencia a necessidade de adoção de medidas judiciais por parte das empresas interessadas, para exercer o direito de recolher o tributo em conformidade com os preceitos constitucionais, na linha do que decidido pelo STF. Portanto, é preciso para ter seu direito garantido, ingressar em Juízo perante a Justiça Federal em fase da União, representando os interessados em receber estes valores recolhidos a maior com a máxima urgência.

COMPASSE

COMPASSE - Cia Paranaense de Assessoria Empresarial

www.compasse.com.br
(41) 3029-3337
PR/RS/SP/GO

Receita Federal divulga pesquisa de tempos de processamento de importações nos portos brasileiros

Diagnóstico do TRS é um novo passo na busca de reduzir prazos

A Receita Federal apresentou no dia 30 de junho os resultados do primeiro estudo brasileiro de tempo de liberação de cargas de importação feito através de metodologia indicada pela Organização Mundial de Aduanas - OMA. A ferramenta desenvolvida denomina-se Time Release Study – TRS, e sua aplicação pelo Brasil faz parte dos compromissos nacionais assumidos através do Acordo de Facilitação do Comércio – AFC. O estudo se insere num contexto em que a fórmula é "medir para melhorar".

José Barroso Tostes Neto, superintendente da RFB, fez a abertura da apresentação da pesquisa. Ele ressaltou que presentemente o Portal Único é a principal ação do governo com vistas a aperfeiçoar o processo aduaneiro do país. Segundo Tostes, a pesquisa TRS levou um ano para ser implementada, e foi a primeira de outras, visando a busca de melhorias nos procedimentos, de forma cíclica. O superintendente adiantou que o modelo de estudo primeiramente foi aplicado nas importações, mas também será aplicado às exportações do Brasil. "Queremos eliminar burocracias e aumentar a segurança das operações" disse ele, justificando que este esforço vem ao encontro do diagnóstico do Banco Mundial de que o país tem uma relação PIB x comércio internacional muito baixa. Para Tostes, os resultados mostram avanços, mas também revelam que ainda há muito por fazer. Ao final comentou que existe uma expectativa de maior engajamento neste processo por parte dos órgãos anuentes, em consonância com a visão do Banco Mundial.

A apresentação dos resultados do estudo TRS ficou a cargo de Jackson Corbari, coordenador geral do COANA. Ele se deteve nos números globais da pesquisa, que envolveu o processo de importação através de 21 aeroportos, 22 portos marítimos e duas fronteiras terrestres (Uruguaiana e Foz do Iguaçu). A amostragem restringiu-se aos meses de junho e julho de 2019, tendo medido os tempos de processamento de 262 mil declarações, em quatro níveis de fluxo: canal verde, canal verde com licenciamento de importação, canal amarelo e canal vermelho. Em números gerais o estudo apurou que no modal aéreo o tempo médio de liberação é 5,8 dias, no marítimo, 9,7 dias e no rodoviário, 2,3 dias.

Entre as principais constatações, Corbari interpretou que a Receita Federal é responsável por apenas 10% do tempo final para as liberações, e atribuiu aos depositá-

Equipe responsável pela pesquisa

rios e importadores a maior parte do tempo despendido (80%). Ressaltou ainda que organizações certificadas Operadores Econômicos Autorizados – OEA são 32% mais ágeis que as demais empresas. Entre as soluções em desenvolvimento a partir deste estudo, o coordenador relacionou a implantação de uma janela única de inspeção que estabeleça um paralelismo de procedimentos. Referiu ainda o OEA Integrado, bem como a antecipação da inspeção das embalagens de madeira pelo MAPA.

Carlos Pio, secretário executivo da Câmara de Comércio Exterior – Camex, órgão do Ministério da Economia, destacou o trabalho da CONFAC, estrutura implantada pelo Brasil por compromisso com a Organização Mundial do Comércio – OMC, que se desdobra regionalmente em outras 15 COLFACs que atuam em caráter local (A ABTI participa das Comissões de Uruguaiana e Foz do Iguaçu)

O secretário de Comércio Exterior substituto, Leonardo Lahud, de sua parte, destacou que o Brasil necessita de uma nova cultura, pois 66% das importações dependem de licenciamento. Na visão dele, precisa haver uma racionalização, para que as intervenções sejam feitas só quando necessárias. Ele entende que é preciso simplificar os processos. Para Lahud existe um potencial de redução de 14,5% dos custos de importação, o que é considerado como um valor muito expressivo. Sobre o estudo TRS, o secretário sentenciou que será um norte para a CONFAC, que o Portal Único é a ferramenta para expressar a mudança em curso no Brasil.

Hermeto Bermudez, diretor da Tito Global Logístics analisa que a aduana brasileira sempre foi vista como burocrática e de baixa competitividade no cenário mundial. E os estudos de performance para medir o desempenho eram insuficientes e não existiam ferramentas adequadas.

Ele entende que com o processo de modernização do comércio exterior brasileiro, a partir da implantação do Portal Único Siscomex, novo processo de declaração única de exportação, desembaraço sobre águas e a declaração única de importação, o Brasil demonstrou interesse e preocupação com essa imagem negativa, reduzindo a burocracia envolvida e consequentemente melhorando a performance de desembraço de mercadorias.

Hermeto Bermudez

"Após implantadas as melhorias nos controles, o próximo passo seria medir o impacto positivo advindo das mudanças nos controles aduaneiros. Para isso, a Receita Federal do Brasil empregou a metodologia desenvolvida pela Organização Mundial de Aduanas (OMA) para medição da eficiência operacional prevista no Time Release Study (TRS)", acrescenta Bermudez. O emprego de ferramentas de medição, que visam celeridade aliada a segurança da cadeira logística são sempre bem vindas; "sempre trabalhamos na Tito com métricas e compliance para melhor atender nossos clientes. No que tange ao TRS, há lacunas que devem ser melhoradas, como a "explosão" dos tempos dos terminais, que prestam serviço público; mas sabemos que é projeto incipiente e possivelmente será aprimorado. Enfim, a iniciativa é ótima e a busca de transparência é necessária", avalia ele.

O diretor da Tito concorda que o setor privado deve ser o facilitador e o principal interessado na redução de tempos, lembrando que os clientes sempre mantém expectativas de redução de transit time. O setor privado deve buscar a maior automação possível em termos de digitação de informações, minimizando erros e inconsistências.

Sobre a sugestão de se implantar um ranking relacionado ao setor de despachantes, Bermudez realça que a Tito participa há mais de uma década do Ranking de Eficiência Logística, promovido pela Infraero nos principais aeroportos brasileiros, que mede a agilidade da cadeia logística identificando os importadores mais ágeis no desembaraço e retirada das mercadorias dos terminais de cargas. "A transparência é fundamental, e o ranking não só a estimularia, como seria um grande fator de melhoria e aprimoramento contínuo dos entes privados, que mais eficazes poderão expor seus diferenciais aos seus clientes", completa.

Sobre a previsibilidade do processo aduaneiro do país, o despachante pondera que o Comércio Exterior não é uma ciência exata, em razão da legislação aduaneira e órgãos intervenientes que participam do processo; no entanto, há cada vez menos margem para matérias interpretativas, deixando os despachantes mais confortáveis quando conversam com clientes no exterior, que antes tinham muita dificuldade em entender os procedimentos no Brasil.

Quanto ao Portal Único, local de convergência das melhorias, Bermudez destaca que é uma realidade, com visibilidade de todo o processo, permitindo que as etapas e prazos possam ser melhoradas, com a cobrança sobre ações que não estejam efetivas. "Trouxe novos serviços, que se bem explorados pelos despachantes aduaneiros, podem trazer receita interessante nessa mudança de paradigma", conclui.

Aspectos centrais do estudo TRS

• É integralmente baseado na metodologia da Organização Mundial das Aduanas (OMA)

• Atende requisito do Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC), empregando a metodologia de Time Release Study (TRS) da OMA.

• Os dados coletados e analisados neste estudo referem-se aos procedimentos de importação que tiveram início no Brasil durante os meses de junho e julho do ano de 2019. Os dados relativos ao modal rodoviário (Foz do Iguaçu e Uruguaiana) foram coletados nos dois principais pontos de entrada de mercadorias no País e representam aproximadamente metade (46%) do volume total importado nesse modal.

• O Time Release Study do Brasil foi submetido à revisão de consultores independentes e contou com apoio do Grupo Banco Mundial.

• Trata-se de um retrato abrangente das etapas do processo de importação e dos tempos apurados para realização dos procedimentos de licenciamento de importação, desembaraço aduaneiro e liberação física de uma mercadoria desde sua chegada no território nacional. Em cada uma das etapas do processo, ações de responsabilidade de diferentes intervenientes foram medidas e analisadas.

As principais constatações e características

• O processo de importação foi mapeado e decomposto em diferentes etapas

• Os dados referem-se ao tempo medido desde a chegada da mercadoria no País até sua efetiva saída física do local alfandegado

As principais informações colhidas:

a. O tempo médio apurado, considerados todos os modais, foi de 7,4 dias;

b. Para o modal marítimo o tempo médio apurado foi de 9,7 dias;

c. Para o modal aéreo o tempo médio apurado foi de 5,8 dias;

d. Para o modal rodoviário o tempo médio apurado foi de 2,3 dias;

e. Mais de 87% das mercadorias importadas são fisicamente liberadas em menos de 7 dias, contados de sua chegada ao país;

f. 65% do tempo médio total despendido nos processos de anuência da Anvisa não decorre de ações sob responsabilidade do órgão, mas principalmente para o pagamento e a compensação bancária das taxas;

g. A etapa de desembaraço aduaneiro, de responsabilidade da RFB, responde por menos de 10% do tempo total apurado;

h. As ações sob responsabilidade dos agentes privados, notadamente o importador (ou seu preposto – despachante aduaneiro), o transportador internacional e o depositário, representam mais da metade do tempo total despendido em todos os fluxos analisados.

- O estudo apresenta recortes vinculados ao modal de transporte e às unidades aduaneiras responsáveis pelo processamento das importações, permitindo que se estabeleçam comparações. Esse método facilita o processo de ataque aos gargalos identificados em nível local e, no mesmo sentido, permite o mapeamento e a difusão de boas práticas

- A atuação diligente do importador e/ou seu representante nos procedimentos de registro da declaração, entrega da mercadoria após o desembaraço e entrega de documentos instrutivos à RFB tem potencial para reduzir em média mais de 40% dos tempos totais

- Significativas diferenças de tempos, de até 70%, na atuação de órgãos anuentes situados em diferentes localidades indicam a necessidade de harmonização de práticas e uniformização de prazos de análise dos processos

Tempo médio por modal e geral

Modal	Participação no total de declarações	Tempo (em horas)	
		Média	Mediana
Aéreo	47%	139,27	93,27
Marítimo	47%	232,59	179,48
Rodoviário	6%	54,89	41,81
Geral	100%	178,13	131,98

Rodoviário – Total por canal, média e mediana

CANAL	Quantidade	Percentual	Tempos (em horas)	
			Média	Mediana
Amarelo	38	0,41%	189,38	178,21
Verde	9.086	97,85%	53,16	40,15
Vermelho	162	1,74%	120,50	101,54
Total	9.286	100%	54,89	41,81

Comparação dos tempos médios em horas para as importações declaradas por OEA e não OEA

Modal	OEA		Exceto OEA	
	Quantidade	Chegada - Entrega	Quantidade	Chegada - Entrega
Marítimo	14.120	194,90	125.241	236,87
Aéreo	34.815	122,64	81.110	176,22
Rodoviário	1.366	24,06	7.920	60,21
Geral	**50.301**	**140,25**	**214.271**	**207.38**

Recomendações e oportunidades de melhoria

Entre as recomendações, muitas das quais elaboradas com o auxílio de representantes da iniciativa privada, destacamos as seguintes:

a. Execução das atividades de análise e liberação de declarações de importação por parte das equipes de gerenciamento de riscos com ampliação de horário diário, assim como em finais de semana e feriados;

b. Criação de módulo unificado de recolhimento de tributos;

c. Realizar compartilhamento de boas práticas entre as unidades da RFB, sob a coordenação da Coana;

d. Comparação dos tempos médios dos diferentes intervalos entre unidades aduaneiras, para identificação de discrepâncias e rotinas operacionais para benchmarking;

e. Atuação das unidades locais da RFB junto aos depositários com o objetivo de reduzir os tempos para efetivação da presença de carga, especialmente quanto à busca pela simplificação de procedimentos para que a etapa seja realizada;

f. Avaliação, pelas unidades da RFB, dos dados obtidos, buscando identificar gargalos e pontos para melhoria de procedimentos;

g. Que o tempo transcorrido entre o desembaraço e a entrega seja pautado rotineiramente pelo diálogo da unidade com os intervenientes, endereçando possíveis soluções, como aperfeiçoamento do modelo de cobrança de armazenagem;

h. Que sejam utilizados fóruns, a exemplo do Comitê Nacional de Facilitação de Comércio e suas projeções locais ou outros a serem criados, para acompanhamento das iniciativas nacionais constantes do plano de ação e das providências esperadas em nível local, como as ações de benchmarking e o combate às ineficiências de intervalos críticos apontados no estudo;

i. Realizar a separação do fluxo físico da carga de seu fluxo documental e financeiro;

j. Realizar os controles administrativo e aduaneiro de forma paralela, com as análises dos pedidos de licenciamento e da declaração de importação realizadas concomitantemente;

k. Elaborar ranking para despachantes e recintos aduaneiros, com o objetivo de ampliar a transparência com relação aos seus desempenhos, possibilitando ao importador decidir por profissionais com maior grau de conformidade;

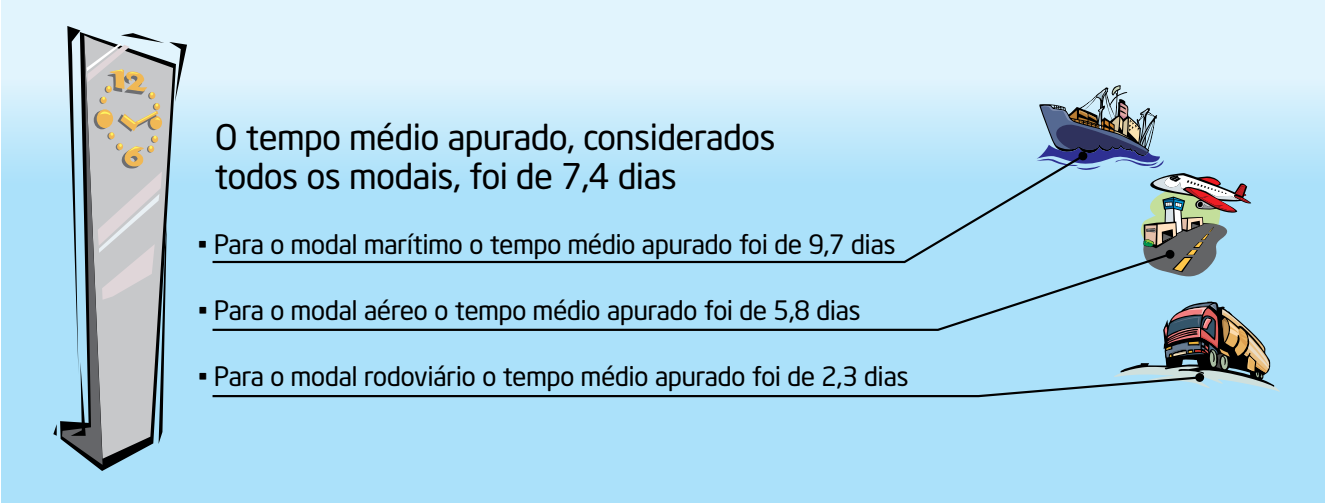
l. Integrar, em estudos futuros, os organismos estrangeiros que atuam em Áreas de Controle Integrado - ACI, possibilitando compreender a melhor maneira de atuação em coordenação e cooperação entre as administrações.

O Portal Único como ambiente de convergência das melhorias

Destaca-se que, para a maior parte dos gargalos identificados, já há soluções em desenvolvimento capazes de reduzir ainda mais os tempos aferidos e de melhorar a eficiência do processo logístico como um todo. A maior parte dessas iniciativas está sendo desenvolvida no âmbito do Programa Portal Único de Comércio Exterior, principal iniciativa de modernização e desburocratização do comércio exterior brasileiro.

Ao mesmo tempo em que boa parte dos resultados demonstra os avanços no Brasil e melhora a percepção dos intervenientes em relação ao processo logístico de importação de mercadorias, diversas oportunidades de melhoria foram encontradas. Uma atuação ainda mais eficiente de intervenientes privados, tais como transportadores internacionais, depositários, importadores e despachantes aduaneiros, tem potencial para alçar o processo a patamares ainda mais elevados de qualidade e reduzir significativamente os tempos totais.

O TRS é um processo contínuo, que não termina com a divulgação deste relatório. Uma etapa igualmente significativa (Fase 4 da metodologia) se inicia com a adoção de um plano de ação para eliminação dos principais gargalos identificados. Portanto, o TRS servirá como impulsionador e como baseline para a avaliação dos avanços futuros.



ABTI e Feaduaneiros sugerem que a pesquisa TRS seja mais detalhada

Proposta foi encaminhada em reunião da Colfac de Uruguaiana

Com o objetivo de compreender os tempos medidos pela pesquisa TRS em Uruguaiana, as entidades decuparam microetapas de forma detalhada, permitindo avaliar possíveis gargalos, que se forem ajustados, poderão reduzir os tempos ociosos que envolvem diferentes operadores. A iniciativa trouxe um retrato mais abrangente das etapas operacionais dos processos em fronteira, tanto na área de transporte quanto na de liberação de cargas.

ABTI e Feaduaneiros explicaram que entendiam ser necessário aprofundar o estudo das etapas operacionais, pois não há possibilidade de aferição dos tempos de alguns procedimentos via sistemas eletrônicos. A ideia é ter um raio X operacional dos processos em fronteira (tanto na área de transporte quanto na de liberação de cargas). A interpretação das Entidades é de que existem etapas do processo que merecem reavaliação, dentro do propósito de reduzir tempos. A apresentação foi feita por Fabio Ciocca, despachante aduaneiro e por Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, e teve como base a divulgação do TRS nacional,

A reunião da COLFAC Uruguaiana, ocorrida de forma virtual em 03 de setembro, é uma das atividades regulares promovidas pela Receita Federal com o propósito de promover o aperfeiçoamento da atividade aduaneira. As sugestões trazidas pela iniciativa privada vão ao encontro deste objetivo e se inserem no contexto da pesquisa TRS, que se incorporou como o novo instrumento crítico agregado a este objetivo. A proposta foi encaminhada para o CONFAC para ser avaliada.

Sugestões das entidades.

1. Registro da LI

• Registro após ingresso da carga em fronteira

2. Ingresso do Veiculo

• Falta de informação por parte do transporte do ingresso do veículo;

• Pouca agilidade na entrega dos documentos originais;

• Necessário a localização do veículo no Terminal (Muito erro de ala e box)

• Falta de informação de ala e box no sistema Genius.

3. Pesagem do Veículo (balança para aferição de peso) Exceção de cargas especiais (medidas excedentes).

• Indisponibilidade do Ticket de balança em casos de divergência de peso.

4. Presença de Carga

• Importante que seja disponibilizado no Sistema Genius o NIC (Presença de carga com data e hora) hoje a consulta é manual no MANTRA.

• Deveria ser automática ao ingresso do veículo, consideramos 30 minutos de tempo de ingresso do veículo até ser disponibilizada a Presença de Carga.

• Necessidade de informação quando da falta de entrega de uma via do CRT com o MIC. No ingresso pois o embarque poderá ser lote fracionado.

• Não existe padronização numérica da presença. (000, 0000 início e fim).

• Ingressos no final de semana (sábado e domingo) influenciam na média de tempo da presença de carga, pois a mesma é dada apenas na segunda-feira aumentando a média.

5. Inspeção DAT-EM para embalagem selecionada

• Observamos a ocorrência de problemas frequentes pela ausência de veículos no BOX indicado.

• OBSERVAÇÃO – Todas as inspeções de DAT-EM para processos com intervenção e anuência do Setor Animal, deverão ser apresentados dois processos obrigatórios após o ingresso do veículo no Terminal Aduaneiro, impossibilitada a apresentação antecipada. (Questões relacionadas à competência sendo área animal - mercadoria e área vegetal – Embalagens de madeira).

• Verificar qual o critério de parametrização das embalagens de madeira.

6- Apresentação do Processo para Anuência

• Ver o prazo de encaminhamento do Depositário para o Fiscal dos processos.

• Quais são os critérios de distribuição e da quebra de Jurisdição.

• Informação prestada pelo anuente da ocorrência do envio de processos pelo despachante em duplicidade ou incompletos. (Identificamos que o reenvio por parte do Despachante é pela falta de confirmação de recebimento por parte da banca).

• Verificamos a existência de um "Delay" entre LPCO e SIGVIG 3 quando apresentados os documentos de aproximadamente 2 horas entre peticionamento e a visualização do Fiscal Agropecuário.

• Ocorrência do envio de processo eletrônico (mail) para despachante alheio ao representante do Importador.

• Muita Instabilidade (Oscilação) no sistema SOLICITA da ANVISA.

• Atraso na compensação da GRU para geração do protocolo (ANVISA)

7- Coleta de amostras se necessário

• Inconsistência na identificação do box onde encontra-se o veículo ocasionando a ausência de coleta de amostras, problema está sendo recorrente;

• Identificamos que na falta de documentos obrigatórios quando ocorre o peticionamento não ocorre coleta,

problema recorrente – Falta notificação ao Despachante;

• Veículo bloqueado pelo rastreador no momento da coleta, impossibilitando a abertura da carreta frigorífica.

• Identificamos que os processos de importação de vinho estão com prazos dilatados para analise e deferimento das licenças.

• Identificamos nos processos selecionados para PacPoa ou Exportadores selecionados em RAI que ocorre demora para agendamento e retirada de amostras (trata-se de carga resfriada), veículo aguarda no recinto alfandegado até chegada do resultado das amostras.

8. Deferimento da Licença de Importação

• Identificamos a existência de um "Delay" entre o "Sigvig 2" DAT e o "SISCOMEX" LI, (Erro é ocasionado pelo Fiscal Agropecuário, trata-se de um procedimento);

• Identificamos deferimentos com restrição de embarque no SIGVIG 2, trata-se de uma ação manual do Fiscal Agropecuário que obrigatoriamente deve retirar a restrição de embarque pela inexistência da mesma;

• Identificamos que deferimentos após o horário das 16h30 acaba impossibilitando o registro da Declaração de Importação para sua parametrização no mesmo dia.

9. Registro da Declaração de Importação

• Atraso ocasionado pela indisponibilidade de numerário por parte do Importador. (Falta de provisionamento ou de antecipação).

-Identificamos dificuldade na correta informação da identificação da DE Estrangeira.

10. Seleção para o processo de Parametrização

• Importante acrescentar mais um horário para parametrização às 18 horas com confirmação do canal às 19 horas. (Identificamos Licenças de Importação com deferimento após as 17 horas, exemplo Viracopos que incluirá 1 horário às 21 h)

• Identificamos que as parametrizações no sábado não ocorrem automaticamente são manuais ocasionando atraso nas liberações.

11. Entrega de Documentos à Receita Federal do Brasil (Dossiê)

• Identificamos problemas recorrentes de recebimento dos documentos instrutivos com discrepância, sendo eles: CRT, MIC/DTA sem verso, CRT sem a assinatura no campo 21 por parte do Exportador e seu representante, Fatura Comercial sem assinatura "a punho" apenas com assinatura eletrônica (não aceita por alguns fiscais ** Ver base legal ou a normatização e padronização de entendimento), Romaneio de Carga (Previsão Legal para cobrar assinatura), inconsistências que prejudicam o andamento do processo.

12. Distribuição da Declaração de Importação

• Hoje o acompanhamento junto ao SISCOMEX é de forma manual, importante existir uma notificação eletrônica para o representante legal, evitando consulta manual repetitiva para identificar o "status" do processo;

• Identificamos nos processos parametrizados em canal vermelho que há uma certa morosidade na comunicação entre o servidor responsável pela conferência física (Analista) e o Auditor Fiscal responsável pela análise e liberação processual, notamos que o analista após conferência, aguarda o relatório do Depositário para expedir seu parecer e carregá-lo junto ao sistema (Deveria estar disponibilizado no sistema Genius e no Siscomex de forma transparente as informações das etapas da verificação física (autorização de conferência física > Deslocamento do Veiculo > Conclusão).

13. Desembaraço

• A consulta para verificar parametrização e desembaraço da mercadoria é manual, importante o Sistema disparar a informação para o representante.

14. Entrega de Documentos Depositário (Gênius)

• Identificamos solicitação de apresentação de documentos desnecessários para a entrega da mercadoria do depositário ao Importador, uma vez que a IN 680 de 2006 instrui no seu artigo 54 apenas a apresentação da primeira via do CRT/NF/Comprovante ICMS.

• Existe muita lentidão para emissão das Notas Fiscais de Entrada por alguns Importadores, detectamos casos que chegam a 3 dias;

• Atraso para o pagamento de ICMS pelo Importador, ou indisponibilidade do SEFAZ para a emissão da GLME (Guia de Liberação de Mercadoria Estrangeira), para processos com Exoneração do ICMS.

• Falta de Declaração de ICMS no SISCOMEX por parte do Importador/Despachante Aduaneiro ocasiona demora na liberação (Erro Processual).

• Falta de transparência no sistema Genius do Depositário para aferição de tempo entre entrega dos documentos pelo importador/representante legal até a entrega da mercadoria pelo depositário.

15. Entrega das Mercadorias

• Novamente existe a necessidade de consulta manual no Sistema Genius para identificar a liberação ou a existência de pendências, importante seria ocorrer uma notificação do sistema para o representante do Importador.

• Pendências de Pagamento das Estadias, há ocorrência de identificação do responsável pelo pagamento das estadias junto ao Depositário, algumas empresas não possuem crédito e a saída da mercadoria está condicionada ao pagamento a vista dos custos, ocasionando represamento de mercadoria liberada dentro do terminal alfandegado.

16. Entrega de documentos ao Transporte

• Veículo e mercadoria somente poderão sair do Terminal Aduaneiro com a NF e demais documentos, os quais deverão ser entregues na Transportadora ou no Terminal Aduaneiro para o representante, observamos a ausência do representante do Transporte maior incidência de falta para os "Freelancer".

17. Saída do veículo da Alfândega

• Ocorrência de identificação de bloqueio da carga na portaria de saída após liberada a mesma sem prévia informação ao transportador / Despachante, veículo tendo que retornar ao pátio.

PARCERIA **KORSA SEGUROS** E **ABTI**

Benefícios exclusivos aos associados

KORSA

ABTI

Garanta suas viagens internacionais

A Korsa, referência em seguros de Transportes de Cargas no Brasil, com 26 anos de atuação, firma parceria inédita com a Associação Brasileira de Transporte Internacional (ABTI) e Seguradora Internacional, para proporcionar benefícios exclusivos aos seus associados.

Contando com grande especialização, oferta de serviços logísticos e gerenciamento de risco, oferecemos aos associados, condições especiais de taxas e coberturas de seguros, ajudando as empresas do segmento a solucionar suas necessidades.

A contratação será simplificada, bastando ingressar na área de associados, preencher questionário simplificado, que as condições pré-aprovadas serão apresentadas em até 72 horas.

- **Cobertura para todos os países do Mercosul, exceto Venezuela;**
- **Cobertura para mercadorias de alto risco, tais como: Carnes (diversos) e Frutos do Mar/Pescados;**
- **Cobertura para danos a carga transportada e danos a terceiros (Carta Azul);**
- **Gerenciamento de risco integrado com custo subsidiado;**
- **Taxas e Prêmio mínimo mensal extremamente competitivos;**
- **Seguradora de primeira linha e com presença em todos os países do Mercosul;**

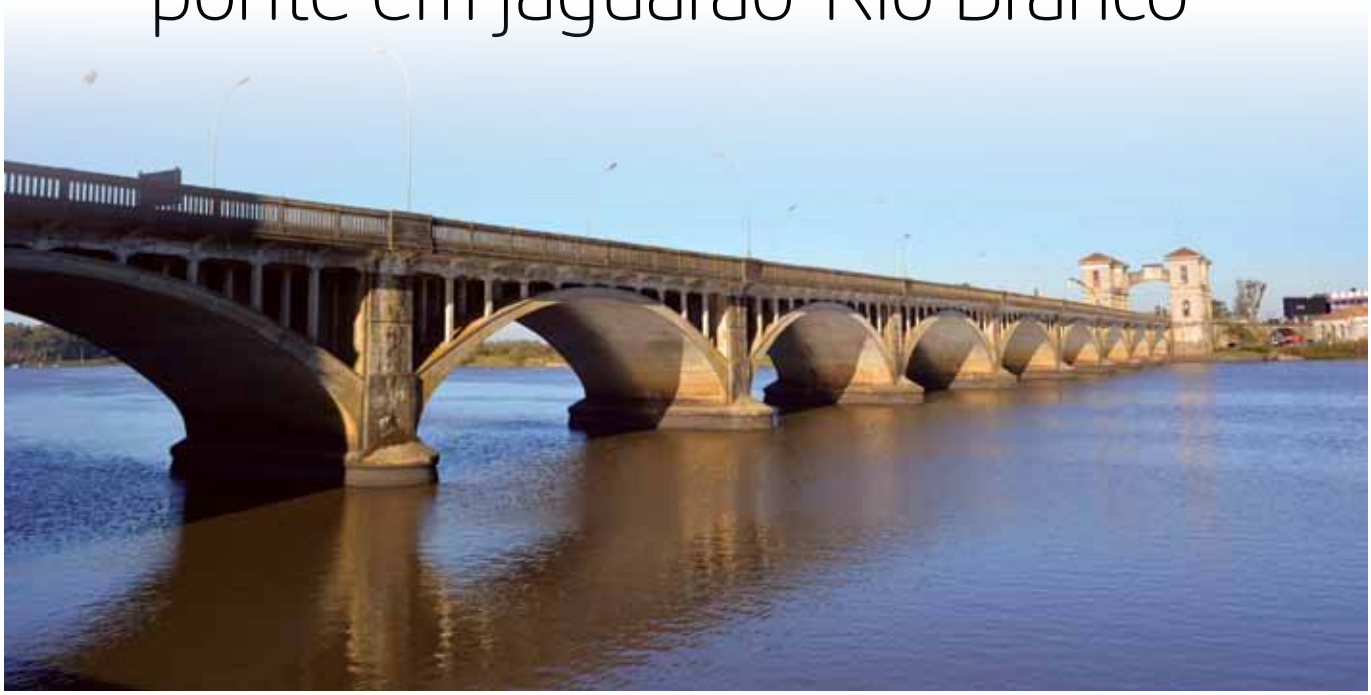
PRODUTOS

RCTR-C / RCF-DC E RCTR-VI (DANOS A CARGA)	FROTA
RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)	RC AMBIENTAL

https://www.korsa.com.br/abti

James Theodoro - james@korsa.com.br - (21) 99985-1074 | WhatsApp : (21) 98997-0132

Brasil e Uruguai vão licitar segunda ponte em Jaguarão-Rio Branco



Ponte Barão de Mauá, patrimônio cultural do Mercosul, também será restaurada

Em audiência virtual, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, reuniu-se com o ministro dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Luís Alberto Héber, no dia 17 de agosto, para tratar de obras que irão incrementar a integração entre os dois países. Foi ajustado que um novo edital será lançado para a construção de nova ponte sobre o Rio Jaguarão. A travessia terá cerca de 150 metros de extensão. A construção de 12 km de acesso e das aduanas serão de responsabilidade do Brasil, conforme o acordo bilateral promulgado em 2013. A meta é que o projeto seja licitado ainda este ano, para ser executado em 2021. O custo total da obra é de R$ 150 milhões.

Duas licitações para esta obra já foram publicadas no Brasil, porém sem continuidade. Em 2017 o Uruguai manifestou disposição de compartilhar o investimento desta segunda ponte. A obra possibilitará, ainda, a restauração da Ponte Histórica Barão de Mauá, com o desvio de fluxo durante as intervenções. As melhorias a serem implementadas na atual ponte já tem um anteprojeto aprovado.

A construção de uma nova ponte e a restauração da atual, que é patrimônio cultural do Mercosul, é um anseio de longa data das autoridades locais. Fávio Telis, prefeito de Jaguarão, frisa que a manutenção da atual ponte não pode ser vista de forma isolada. "O restauro deverá estar associado à nova ponte, pois o peso dos caminhões aumentou muito em relação ao tempo em que se construiu a ponte Mauá". Telis destaca que a economia da fronteira sul do RS e do Brasil depende da nova ponte, que já possui projeto executivo. "Somos o corredor do Mercosul para o Uruguai", concluiu o prefeito.

Sobre a decisão de licitar a obra, Tarcísio de Freitas considera que "foi dado um excelente passo nas relações entre Uruguai e Brasil com a integração das agendas de infraestrutura em ambos os países. A partir de agora vamos chamar os outros países parceiros, como Argentina e Paraguai, para estabelecer as metas para que essa agenda possa ser efetivada e fortalecer a economia nas nossas fronteiras", declarou.

A fronteira terrestre Jaguarão – Rio Branco é a segunda mais movimentada entre Brasil e Uruguai. Em 2019, 24,2 mil caminhões fizeram a transposição nesta localidade, representando aproximadamen te 40% do trânsito de caminhões entre os dois países.

Governo Federal lança edital de licitação para mais uma etapa da Rota Bioceânica

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), publicou no mês de junho o edital de licitação para contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de engenharia do Contorno Rodoviário Norte em Porto Murtinho/MS, com acesso à Ponte Internacional Brasil/Paraguai e respectivas instalações aduaneiras para o Centro Integrado de Controle de Fronteira na rodovia BR-267/MS.

"Estamos dando mais um espaço importante para a concretização da Rota Biocêanica. O Brasil ficou responsável por fazer o acesso da BR-267/MS até a ponte internacional, que tem previsão para ser concluída em 2023 com recursos da Itaipu Paraguai, e nosso objetivo é que este acesso comece a ser construído em 2021. A consolidação desse corredor de transporte vai dar mais competitividade ao mercado brasileiro", afirma o ministro Tarcísio Gomes de Freitas.

Os benefícios da obra serão a redução dos custos com o frete e o transporte, a trafegabilidade durante todas as estações do ano, melhoria na logística para o escoamento de bens de consumo, além da integração regional e internacional. Outro benefício será a possibilidade de desenvolvimento local para as áreas onde o Corredor será implantado, com oportunidades de geração de emprego e renda à população.

A Rota de Integração Latino Americana (RILA), ou Rota Bioceânica, é um corredor rodoviário com extensão de 2.396 quilômetros, que vai ligar o Oceano Atlântico aos portos de Antofagasta e Iquique, no Chile, passando pelo Paraguai e Argentina.

A expectativa é que, com o funcionamento do Corredor Rodoviário Bioceânico, os caminhões levem em média três dias para percorrer os 1.800 km que separam Porto Murtinho dos portos do Norte do Chile. Hoje, os produtos brasileiros precisam seguir para o litoral para serem exportados. O principal destino é o Porto de Santos, que se encontra com a capacidade de operação praticamente saturada. A estimativa é que, após implementado, o trajeto diminua em até 14 dias o prazo para importação e exportação de produtos para a Ásia e Oceania.

Fonte: Ministério da Infraestrutura

Projeto do Senado propõe uso de chips para fiscalização de veículos

Tramita na Comissão de Constituição e Justiça o PL 5.259/2019 de autoria do senador Elmano Férrer (Podemos-PI) que altera o Código de Trânsito Brasileiro para que o fabricante ou montador inclua dispositivos de identificação em todos os veículos. No chip devem constar informações como número do chassi ou monobloco, ano de fabricação, fabricante, modelo, cor e cilindrada. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) deve definir especificações técnicas do dispositivo, prazos para utilização em veículos novos e adequação da frota circulante.

O senador explica que serão instaladas antenas em locais estratégicos para monitorar os veículos. Segundo ele, a medida facilitaria o controle de crimes como furtos, roubos e falsificação de placas de veículos, sequestros e fugas. O parlamentar afirma ainda que os custos do sistema são mínimos, por se tratar de uma tecnologia já existente. "Trata-se de uma medida que, embora simples e fácil, e com custos limitados, trará enormes benefícios no combate à criminalidade em nosso País", afirma. O projeto, que aguarda a apresentação de emendas, será analisado pela CCJ em decisão terminativa.

Reformas ou pastel de vento?

Por Fábio Raimundi*

Você já deve ter ido a feira e se iludido pela bela aparência e aroma de um delicioso pastel bem recheado de carne com ovo, cheiro verde e azeitonas, mas, assim que lhe profere a primeira mordida, sente o ar quente que faz aquela iguaria murcha lhe queimar as ventas e se revelar praticamente sem conteúdo nenhum. Esse é o risco que correm as tão sonhadas reformas tributária e administrativa que, diante das pressões e do ambiente político do Planalto Central, correm o risco de se tornarem verdadeiros pastéis de vento.

O complexo sistema tributário brasileiro o torna um ambiente hostil para negócios, visto que diante do emaranhado de normas jurídicas, quantidade de contribuições e obrigações exigidos pelo fisco, o investidor, não raro, acaba desistindo do Brasil, sendo atraído para países com economia e política fiscal mais atrativa, levando o Banco Mundial a classificar o País em 125º lugar no ranking de ambientes para negócios, em um universo de 190 países.

No cenário doméstico, só a dívida ativa de contribuintes para com a União soma 2,2 trilhões de reais, revelando a ineficácia do Estado em cobrar os tributos e a dinâmica da "Curva de Laffer", no sentido de que o brasileiro não suporta mais pagar tanto imposto, ao ponto de a elevação da carga tributária gerar perda de arrecadação decorrente da falta de capacidade de pagamento e alto índice de inadimplência.

Em contrapartida, o setor público é perdulário, gasta mal e se estrutura em profunda injustiça social que escancara um abismo entre os setores público e privado, privilegiando carreiras públicas com vultosos salários e aposentadorias impensáveis para quem está na iniciativa privada, mesmo que todo o produto de arrecadação provenha da mesma fonte, resultando em um país dividido por "classes sociais" que mais parece o avesso da lenda de Robin Hood, herói mítico inglês, um fora-da-lei que roubava da nobreza para dar aos pobres.

> "O setor público é perdulário, gasta mal e se estrutura em profunda injustiça social que escancara um abismo entre os setores público e privado"

Passados trinta e dois anos da promulgação da Constituição Federal de 1988, se há algo em que existe consenso entre os cidadãos brasileiros, é o desejo de implementarmos as reformas administrativa e tributária que desburocratize, simplifique o sistema, propicie maior justiça social e, principalmente, reduza o peso dos tributos e distribua melhor os recursos que arrecada. Mas se esse é um desejo de todos, por que razão é tão complicado tirá-lo do papel?

Dentre os fatores, estão o tamanho do Estado, o poder centralizado pela União que distorce o chamado pacto federativo, bem como o sistema burocrático que irriga uma cultura de privilégios, tornando inócua qualquer reforma que não repense o tamanho do Estado e da despesa pública, permitindo que a conta "despesa x receita" feche.

Além de manter o mau hábito de seguir tributando o consumo, a nova contribuição sobre bens e serviços (CBS) esconde nas

entrelinhas aumento de carga na proporção dos atuais 9,25% para 12%. O "imposto digital" com alíquota de 0,2% é, na verdade, a velha CPMF batizada com outro nome, incidindo de forma regressiva sobre transações financeiras que não resolve o fato de onerarmos muito o setor de consumo e tributarmos mal o patrimônio e a renda, não corrige as distorções da tabela do IR, não atinge privilégios de instituições financeiras e igrejas e mantém no sistema uma infinidade de contribuições.

> "Há necessidade de manter desonerado o transporte internacional de cargas"

Isso sem falar na necessidade de o Brasil harmonizar sua legislação tributária com os países membros do Mercosul, cuja ausência no modelo atual impede o desenvolvimento do bloco econômico, assim como há necessidade de manter desonerado o transporte internacional de cargas, incentivando o setor e permitindo maior desenvolvimento econômico, além da infraestrutura e da logística. Alardeados como prioritários pelo Governo, a realidade de Brasília começa a mostrar o quão corrosivo são seus ares e assistimos atônitos ao desmantelamento de ambos os projetos, transformando a reforma tributária em um tímido ajuste fiscal e a reforma administrativa numa meia sola que não se aplicará aos juízes, militares e parlamentares, justamente àqueles que são a maior causa de distorções e que ostentam os maiores privilégios da República.

Como visto, mais do que um tímido ajuste fiscal e de uma reforma administrativa para inglês ver, ambas as reformas, para serem eficazes, exigem coragem e mudança de cultura que nos parecem distantes do óleo saturado que ferve na frigideira da Capital Federal e frita ministros, nos fazendo iludir novamente com uma ida à feira para gastarmos nossos "patacos" com um rotundo pastel de vento.

** Advogado. Graduado em Direito-PUCRS. Pós-Graduado em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários – IBET, e em Gestão de Tributos e Planejamento Tributário Estratégico – PUCRS. Mestre em Direito da Empresa e dos Negócios – UNISINOS. Presidente da Escola Superior de Direito Tributário – FESDT. Conselheiro do Conselho Técnico de Assuntos Tributários, Legais e Cíveis (Contec) na FIERGS. Membro da Comissão Especial de Direito Tributário da OAB, Seccional do RS - OAB-RS.*

Corretora de Seguros
ESPECIALIZADA

RODOSUL
SEGUROS

Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj 506 - Praia de Belas - Poto Alegre/RS
51 3028-3003 51 99391-7577 | Filial São Paulo 11 94276-4207

Seguro de Carga Nacional e Internacional •
(Transportadora / Embarcador)
Seguro de Frotas - Pesados e Passeios •
Seguro Riscos Ambientais •
Seguro de Vida Motoristas e Funcionários •
Seguro Patrimonial - Empresarial e Residêncial •
Seguro Carta Azul - Individual e Frotas •

Solicite Cotação via WhatsApp

rodosulseguros.com.br

As videoconferências vieram para ficar

Ainda que fosse uma tecnologia consolidada e já empregada em alguns setores da sociedade, a imposição do afastamento físico como forma de conter o contágio da covid 19 consagrou as reuniões virtuais, em todos os âmbitos. Talvez nunca antes as autoridades tenham se tornado tão acessíveis como agora, por meio de videoconferências. Na Europa, todas as grandes decisões recentes dos presidentes e primeiros ministros foram tomadas através de encontros virtuais. No Brasil, governadores e prefeitos passaram a ter encontros através de plataformas online. A antes escassa agenda das autoridades ganhou uma nova dinâmica, muito apropriada aos tempos que se vivencia.

No âmbito do Mercosul e do Subgrupo 5 deu-se da mesma forma. Os encontros agendados foram virtuais, e mesmo reuniões excepcionais puderam ser realizadas a partir desta funcionalidade.

Para as empresas, que igualmente necessitam promover reuniões para traçar planos e definir providências, as videoconferências não apenas viabilizaram o prosseguimento destes encontros, como também trouxeram uma redução de custos de viagens e de tempo, além de, em determinados casos, proporcionar maior abrangência de participação nos encontros de gestão.

A percepção do "olho-no-olho" deu lugar a uma observação mais sutil, através da tela plana de monitores. Quando os encontros envolvem muitas pessoas, os rostos ficam ainda menores na divisão do espaço nas telas.

As diferenças entre um contato pessoal e um virtual são sempre merecedoras de consideração, porém é inegável que a dinamicidade das videoconferências ganhou rápida adesão das organizações, e certamente elas vieram para ficar.

Encontros virtuais podem ser facilmente organizados. Reuniões presenciais, pós-pandemia, serão definidas apenas para assuntos mais complexos.

Cuidados com temas sigilosos

Um aspecto central das reuniões por videoconferência é de que muitas plataformas possibilitam a gravação da reunião por qualquer um dos participantes, sem que haja conhecimento de quem promove o encontro. Tal fato deve ser levado em consideração pelo organizador ao definir a pauta, com o propósito de não incluir assuntos restritos, sigilosos ou estratégicos que, por algum modo, não devem exceder o âmbito da reunião.

Algumas plataformas

Hangouts

O Google disponibiliza gratuitamente um conjunto de aplicativos colaborativos através do G Suite, entre eles o Gmail, o correio eletrônico sem custos. Quem tem uma conta no Google pode usufruir de outras ferramentas, como o Google Drive para compartilhamentos de dados, softwares de criação de texto, de planilhas e de apresentação de slides que podem ser editados ao mesmo tempo, por diversas pessoas e muitos outros.

A ferramenta de videoconferência do Google é o aplicativo o Hangouts. Ele possibilita conversas de voz e imagem, além de texto – com um chat integrado – e outros recursos, como compartilhamento de tela.

É fácil de usar, permite agendar videoconferências diretamente pelo calendário. Assim, na hora que a conferência agendada vai começar, uma tela se abre no computador e os participantes que aceitaram os convites já estão automaticamente conectados.

Funcionalidades:

- *Até 25 participantes em uma mesma videoconferência*
- *Versão mobile para Android e iOS*

Na web, é possível enviar mensagens de texto enquanto faz uma videoconferência

• *Compartilhamento de tela e de documentos*

O Google Hangouts também pode ser usado no ensino e também em cursos online, permitindo até realizar webinars e criar salas para suas conferências.

Zoom

Trata-se de uma ferramenta paga com um plano gratuito mais limitado. Ganhou muito espaço a partir da pandemia. As ações da empresa subiram às nuvens nos EUA. Permite realizar boas videoconferências, com até 500 participantes. É possível gravar as reuniões e compartilhar telas, além de fazer anotações. Também funciona em smartphones com sistemas Android ou em iPhones.

No plano gratuito, comporta no máximo 100 participantes por reunião e com duração de até 40 minutos. Para reuniões de apenas duas pessoas, o tempo é ilimitado.

Appear.in

Trata-se de uma ferramenta fácil de organizar videoconferências. Tem um plano gratuito mais simplificado e uma versão paga, mais completa.

O Appear.in cria links para as salas das videoconferência, que você pode nomear como quiser e depois compartilhar para convidar os participantes.

Características:

• *Não precisa de registro ou download*
• *Conversas com até quatro pessoas ao mesmo tempo (12 na versão paga)*
• *Compartilhamento de tela de no máximo 20 minutos, na versão gratuita*
• *Salas privadas*
• *Conexão com dispositivos móveis*
•*Compartilhamento de tela*
•*Customização das salas de conferência com logo e plano de fundo*

Google Meet

A versão corporativa (mais completa) do Hangout é o Google Meet. Além das funções do Hangouts tem alguns diferenciais:

Funcionalidades:

• *Quem tem o G Suite Interprise ou G Suite Interprise for Eduacation pode falar com até 50 pessoas na mesma videoconferência*
• *Pode enviar mensagens de texto via chat durante chamadas de voz também em smartphones*
• *Acesso fácil para a videoconferência com a criação de um link*
• *Você também pode gravar as conferências se tiver algum dos planos Interprise*
• *Visualização em alta resolução*

Lark Meetings

Uma das plataformas mais recentes é o Lark Meetings que tem múltiplas funções, sobretudo como uma ferramenta corporativa para quem está fazendo home office. Ele conta com integração de mensagens instantâneas, calendário inteligente e criação de nuvens. Na versão gratuita, é possível realizar videoconferência com até 100 pessoas, sem limite de tempo.

> A percepção do "olho-no-olho" deu lugar a uma observação mais sutil, através da tela plana de monitores.

Skype

O Skype é uma das plataformas que existe desde 2003. É bastante conhecida, inclusive para videoconferência. Criada pela Microsoft, é um aplicativo que possui versões para PC e smartphone. Para realizar as chamadas, é preciso ter uma conta na Microsoft através de um cadastro gratuito.

As conexões de vídeo no Skype são oferecidas em duas versões: a comum, que permite conversar com um grupo de até 20 pessoas, e a reunião virtual, que permite a participação de até 50 usuários, sem que precisem criar uma conta na Microsoft.

O Skype permite chat em tempo real durante a videoconferência, compartilhamento de tela, transferência de arquivos de até 300 MB cada, que ficam disponíveis para acesso em até 30 dias após a chamada.

Microsoft Teams

Empregando a mesma tecnologia do Skype, a Microsoft desenvolveu o Teams, uma versão empresarial que possui diversas ferramentas de integração entre equipes, dentre elas, a videoconferência. O Microsoft Teams pode ser acessado tanto pelo navegador quanto através de seu aplicativo disponível para Windows, macOS e Linux.

Existem duas formas de realizar a videoconferência por essa ferramenta. A primeira é através da criação de uma equipe de trabalho dentro da plataforma, adicionando pessoas do mesmo time. Assim, a videoconferência pode ser iniciada com quem faz parte desta equipe.

A segunda maneira é através de um link gerado na Microsoft Teams, que pode ser enviado por e-mail para os participantes da reunião. Dessa forma não é necessário que eles criem uma conta para fazer parte da videoconferência.

É possível adicionar até 250 pessoas na videoconferência e não há limite de tempo nas reuniões, inclusive na versão gratuita.

WhatsApp

O consagrado aplicativo de smartphones está incorporado à vida das pessoas. Através dele é possível realizar uma videoconferência com até oito pessoas na mesma chamada, porém exclusivamente através de telefones. Não possui tecnologia para notebook ou desktop. A empresa já projeta ampliar o aplicativo para reunir até 50 pessoas. Entre as limitações da videoconferência do WhatsApp, também está a impossibilidade de alternar imagens com o vídeo, como compartilhar a tela do celular — função ideal para aulas online e reuniões. A ferramenta, porém, permite ao usuário revezar entre vídeo ou somente áudio.

Fontes de pesquisa:
https://www.agendor.com.br
https://blog.superlogica.com
https://www.techtudo.com.br

Acordo automotivo com o Paraguai deve aumentar transporte

O Brasil assinou Acordo Automotivo com o Paraguai. Ficou estabelecido de forma imediata o livre comércio de produtos automotivos oriundos do país vizinho. Por sua vez o Paraguai vai permitir o livre comércio também imediato para os produtos automotivos brasileiros taxados com tarifas entre 0% e 2%. Adicionalmente, aplicará margens de preferência tarifária crescentes para os demais produtos automotivos, até a liberalização total do setor, ao final de 2022. O acordo tem validade indeterminada, podendo mudar caso haja uma readequação do setor automotivo no âmbito do Mercosul. Em nota do Ministério da Economia e do Ministério das Relações Exteriores, também ficou esclarecido que quanto à origem, o Acordo estabelece requisitos específicos para cada produto automotivo, em condições idênticas recentemente negociadas com a Argentina. Conforme divulgado pelo governo brasileiro, as autopeças paraguaias produzidas sob a "Lei de Maquila", que concede incentivos fiscais para a instalação de fábricas estrangeiras no país, terão livre acesso no Brasil até o final de 2023. A partir do ano seguinte será definido um regime de cotas. O comércio de produtos automotivos entre Brasil e Paraguai tem crescido, seja pelas exportações brasileiras de automóveis, seja pelas importações de autopeças (sobretudo chicotes elétricos). Em 2019 as exportações brasileiras ao Paraguai somaram US$ 415 milhões, e as importações, US$ 235 milhões, resultando num superávit de US$ 180 milhões.

Kuehne+Nagel Brasil obtém certificado da Great Place to Work

A Kuehne+Nagel Brasil recebeu o selo Great Place to Work ao participar pela primeira vez do processo de certificação. O Great Place to Work é uma consultoria global que avalia a experiência de trabalho dos colaboradores através de uma pesquisa de clima.

"Ficamos muito orgulhosos ao sermos nomeados como uma empresa que possui um excelente ambiente de trabalho, reforçando o resultado das ações internas implementadas nos últimos anos para promover um clima laboral diferenciado e agradável, tanto em nossos escritórios quanto em nossos armazéns" disse Eduardo Razuck, diretor geral da Kuehne+Nagel no Brasil que enfatizou que a certificação abrangeu todas as áreas de negocios da companhia.

Nos últimos anos a Kuehne+Nagel Brasil investiu em melhoria de clima, mudança de cultura e nos seus benefícios, além de treinamentos focados em liderança e no desenvolvimento dos seus colaboradores. "O selo GPTW reforçou o resultado da pesquisa interna que promovemos anualmente e que já nos mostrava um cenário bastante positivo em relação à satisfação e orgulho em trabalhar na Kuehne+Nagel", explicou Eliane Medeiros, Diretora de Recursos Humanos no Brasil.

Prêmio *Innovation Award* 2019

ATRHOL é uma das empresas ganhadoras do Prêmio *Innovation Award* 2019 – Cliente John Deere

A ATRHOL – Agência e Transportes Horizontina Ltda, obteve reconhecimento mundial do cliente John Deere através do Prêmio Inovação 2019, no qual a faz pertencer a um grupo de elite de fornecedores que tenham demonstrado inovação em algum produto ou serviço. Assim, se destacando com soluções entregues relacionadas a inovação e que tenham atendido os fatores propostos pela John Deere, sendo eles criatividade, viabilidade, colaboração e impacto nos resultados financeiros.

O Projeto reconhecido é a Prancha Multi Produtos que está totalmente alinhada a missão da empresa, que é atender as necessidades de logística e transportes, proporcionando uma experiência positiva, inovadora e sustentável para nossos clientes, parceiros colaboradores e sociedade.

A Prancha Multi Produtos se destaca pela sua alta performance no atendimento do ciclo logístico, a sua capacidade de atendimento, entrega a versatilidade necessária ao cliente, pois contempla produtos que vão do tipo colheitadeiras com plataforma de 45 pés a colhedoras de cana, abrangendo ao máximo o portifólio do cliente, desta forma tem uma maior adaptabilidade a embarcar e desembarcar diversos tipos de produtos, atendendo a necessidades logísticas e diminuindo custos.

SOLUÇÕES INTELIGENTES EM LOGÍSTICA E TRANSPORTES

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 14h0 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	14h às 17h		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	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação)	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (imp.)	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 20h30min	sáb. 8h às 20h30min			
	TA BR 290	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / domingo sem expediente				
Itaqui (RS)	Receita Federal	10h às 15h (sentido AR-BR)	sem operação			
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15min às 11h30min e das 14h15min às17h30min	sábados das 9h15 às 10h30min e das 16h15 às 17h30min			
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	8h às 1h30min		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 (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão			
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 expediente 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	Tel. 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.*

Subcontratação

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

Documentos obrigatórios para o Transporte Internacional

Documentos do Motorista

• Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
• Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "C ou "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
• Comprovante de vacinação da febre amarela.

Documentos do Veículo

• Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
• Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissionária;
• Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser quando da saída do território brasileiro);
• Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
• Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
• Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui. Os mais comuns você pode conferir clicando aqui.

Documentos da Carga

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 5.840 de 22 de janeiro de 2019, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:
• Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
• Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

Também é necessário o porte de:

• DANFE/Fatura Comercial/Remito de acordo com a legislação de cada país e/ou
• Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) quando em trânsito aduaneiro. Tal documento é assegurado pela Instrução Normativa DPRF nº 56 de 23 de agosto de 1991.

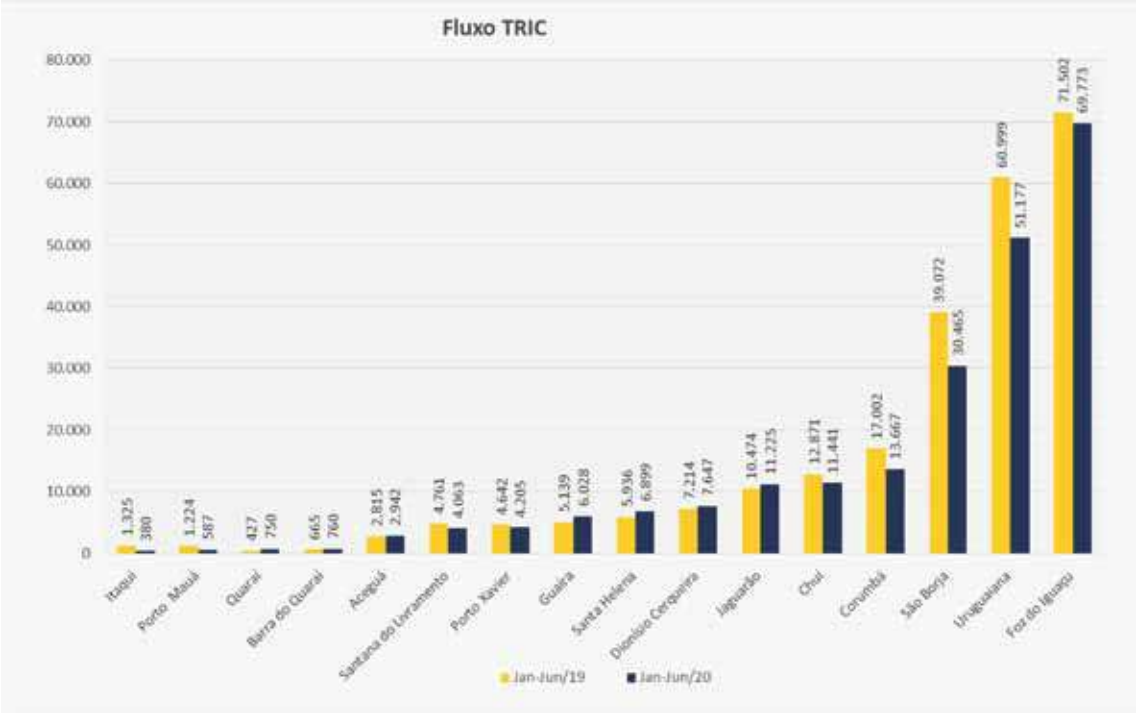
Primeiro semestre 2020

ABTI				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)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Jun 2019	Jan-Jun 2020	Δ	Maio 2020	Jun 2020	Δ	Jun 2019	Jun 2020	Δ	Jul/18 Jun/19	Jul/19 Jun/20	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1,320	351	-73.41%	0	3	0.00%	261	3	-98.85%	2,742	1,784	-34.94%
			Exportação	5	29	480.00%	0	0	0.00%	0	0	0.00%	51	61	19.61%
			Total	1,325	380	-71.32%	0	3	0.00%	261	3	-98.85%	2,793	1,845	-33.94%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	18,984	16,723	-11.91%	3,189	2,691	-15.62%	4,029	2,691	-33.21%	34,808	33,695	-3.20%
			Exportação	20,088	13,742	-31.59%	1,707	2,183	27.89%	3,381	2,183	-35.43%	43,004	32,806	-23.71%
			Total	39,072	30,465	-22.03%	4,896	4,874	-0.45%	7,410	4,874	-34.22%	77,812	66,501	-14.54%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	4,148	3,656	-11.86%	1,001	860	-14.09%	808	860	6.44%	5,133	6,467	25.99%
			Exportação	494	549	11.13%	82	156	90.24%	94	156	65.96%	1,740	1,229	-29.37%
			Total	4,642	4,205	-9.41%	1,083	1,016	-6.19%	902	1,016	12.64%	6,873	7,696	11.97%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	3,537	3,429	-3.05%	651	855	31.34%	583	855	46.66%	7,152	7,464	4.36%
			Exportação	3,677	4,218	14.71%	754	910	20.69%	605	910	50.41%	8,760	8,661	-1.13%
			Total	7,214	7,647	6.00%	1,405	1,765	25.62%	1,188	1,765	48.57%	15,912	16,125	1.34%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	20,539	15,217	-25.91%	2,049	2,486	21.33%	3,719	2,486	-33.15%	43,066	37,945	-11.89%
			Exportação	40,460	35,960	-11.12%	6,431	6,820	6.05%	6,401	6,820	6.55%	86,624	75,917	-12.36%
			Total	60,999	51,177	-16.10%	8,480	9,306	9.74%	10,120	9,306	-8.04%	129,690	113,862	-12.20%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	1	0.00%	0	0	0.00%	0	0	0.00%	2	6	200.00%
			Exportação	1,223	586	-52.09%	62	77	24.19%	142	77	-45.77%	2,872	1,495	-47.95%
			Total	1,224	587	-52.04%	62	77	24.19%	142	77	-45.77%	2,874	1,501	-47.77%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	AR	Imp.PIA/PTN	42,578	32,643	-23.33%	4,586	6,883	50.09%	6,581	6,883	4.59%	87,716	87,380	-0.38%
			Exp.PIA/PTN	28,924	37,130	28.37%	4,998	6,690	33.85%	4,418	6,690	51.43%	65,090	72,912	12.02%
			Total	71,502	69,773	-2.42%	9,584	13,573	41.62%	10,999	13,573	23.40%	152,806	160,292	4.90%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	5,561	6,385	14.82%	884	1,378	55.88%	749	1,378	83.98%	11,185	16,720	49.49%
			Exportação	375	514	37.07%	153	70	-54.25%	80	70	-12.50%	1,342	864	-35.62%
			Total	5,936	6,899	16.22%	1,037	1,448	39.63%	829	1,448	74.67%	12,527	17,584	40.37%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	4,414	5,212	18.08%	447	1,147	156.60%	929	1,147	23.47%	10,797	12,776	18.33%
			Exportação	725	816	12.55%	125	179	43.20%	141	179	26.95%	2,291	2,091	-8.73%
			Total	5,139	6,028	17.30%	572	1,326	131.82%	1,070	1,326	23.93%	13,088	14,867	13.59%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	2,339	2,228	-4.75%	22	330	1400.00%	534	330	-38.20%	4,544	5,233	15.16%
			Exportação	476	714	50.00%	129	178	37.98%	66	178	169.70%	1,277	1,296	1.49%
			Total	2,815	2,942	4.51%	151	508	236.42%	600	508	-15.33%	5,821	6,529	12.16%

Números revelam decréscimo de atividade, porém há um cenário de recuperação no 2º semestre

ABTI				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)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Jun 2019	Jan-Jun 2020	Δ	Maio 2020	Jun 2020	Δ	Jun 2019	Jun 2020	Δ	Jul/18 Jun/19	Jul/19 Jun/20	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	mportação	251	176	-29.88%	67	5	-92.54%	0	5	#DIV/0!	441	202	-54.20%
			Exportação	414	584	41.06%	120	167	39.17%	40	167	317.50%	1,098	1,031	-6.10%
			Total	665	760	14.29%	187	172	-8.02%	40	172	330.00%	1,539	1,233	-19.88%
Chuí	Chuy	UY	Importação	3,280	2,061	-37.16%	246	278	13.01%	479	278	-41.96%	6,945	4,704	-32.27%
			Exportação	9,591	9,380	-2.20%	1,556	1,844	18.51%	1,626	1,844	13.41%	19,929	20,352	2.12%
			Total	12,871	11,441	-11.11%	1,802	2,122	17.76%	2,105	2,122	0.81%	26,874	25,056	-6.76%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	4,304	4,194	-2.56%	555	778	40.18%	901	778	-13.65%	9,066	10,251	13.07%
			Exportação	6,170	7,031	13.95%	1,322	1,514	14.52%	1,130	1,514	33.98%	13,379	14,586	9.02%
			Total	10,474	11,225	7.17%	1,877	2,292	22.11%	2,031	2,292	12.85%	22,445	24,837	10.66%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	379	687	81.27%	42	38	-9.52%	61	38	-37.70%	889	1,238	39.26%
			Exportação	48	63	31.25%	11	23	109.09%	7	23	228.57%	186	154	-17.20%
			Total	427	750	75.64%	53	61	15.09%	68	61	-10.29%	1,075	1,392	29.49%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	1,333	1,249	-6.30%	167	228	36.53%	239	228	-4.60%	2,548	2,854	12.01%
			Exportação	3,428	2,814	-17.91%	413	440	6.54%	534	440	-17.60%	7,424	6,479	-12.73%
			Total	4,761	4,063	-14.66%	580	668	15.17%	773	668	-13.58%	9,972	9,333	-6.41%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	2,107	2,515	19.36%	347	377	8.65%	315	377	19.68%	7,178	5,538	-22.85%
			Exportação	14,895	11,152	-25.13%	1,518	1,684	10.94%	2,129	1,684	-20.90%	30,719	25,709	-16.31%
			Total	17,002	13,667	-19.62%	1,865	2,061	10.51%	2,444	2,061	-15.67%	37,897	31,247	-17.55%

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

Outubro

- 12 Dia da raça
- 12 Nossa Senhora Aparecida
- 12 Dia da raça
- 12 Dia da resistência indígena
- 12 Dia do descobrimento da América
- 31 Dia da Reforma Protestante

Novembro

- 20 Dia da soberania nacional
- 02 Finados
- 15 Proclamação da República
- 02 Dia dos fiéis defuntos
- 01 Dia de todos os santos

Dezembro

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

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Nossa Senhora Aparecida	09/10/2020 (sexta-feira) 10/10/2020 (sábado) 12/10/2020 (segunda-feira)	16h às 22h 6h às 12h 16h às 22h
Finados	30/10/2020 (sexta-feira) 31/10/2020 (sábado) 02/11/2020 (segunda-feira)	16h às 22h 6h às 12h 16h às 22h
Fim de ano	24/12/2020 (quinta-feira) 25/12/2020 (sexta-feira) 31/12/2020 (quinta-feira) 01/01/2021 (sexta-feira)	16h às 22h 14h às 22h 16h às 22h 14h às 22h

OBS.: A Argentina suspendeu as restrições em razão da pandemia.

A distância não nos impede de estarmos **sempre perto de você.**

Consultas online e gratuitas para trabalhadores do transporte e seus dependentes: **psicologia, fisioterapia e nutrição.**

Para **agendar uma consulta,** acesse: **portaldocliente.** sestsenat.org.br

SEST SENAT

CONTE SEMPRE COM **O NOSSO APOIO.**

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

E abastece o país de ponta a ponta. ***Os caminhões*** *transportam itens essenciais por todo o país. Isso faz com que cheguem aos brasileiros mantimentos, ferramentas de trabalho, medicamentos e muito mais.* ***O Brasil continua porque o transporte de cargas segue em frente.***

As imagens foram produzidas antes da pandemia. Apoiamos e incentivamos todos os protocolos necessários à prevenção contra a covid-19.

#O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

CNT Confederação Nacional do Transporte

OTRANSPORTEMOVEOBRASIL.CNT.ORG.BR