

# OMDN

*O MUNDO DOS NEGÓCIOS*

## SEGURO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Seja no território nacional ou internacional, a proteção do patrimônio que está sendo transportado deve ser uma preocupação do dono da carga e também do prestador de serviço

P. 5

**O mercado externo no desenvolvimento das empresas**

P. 3 e 9

**Atenção na formatação de contrato internacional de fornecimento**

P. 4

**Cargas perigosas: como é a logística?**

P. 6, 7 e 8

**+ Dicionário do Comex  
Panorama  
FreeTime**

EDITORIAL

# Escassez de Originalidade



Quando adaptou a célebre frase de Antônio Lavoisier, Chacrinha já previa uma realidade como a que estamos passando hoje. Ele dizia "na televisão, nada se cria, tudo se copia". E, hoje, com a rapidez de informação, é bem mais fácil se privar da criatividade para sair pegando boas ideias, assumindo-as pra si. Nos negócios internacionais, a imitação pode ter um custo caro. Primeiro, para aqueles detentores da criação, que não usufruem da conquista do desenvolvimento. Segundo, para os usuários daquilo que parecia algo realmente original. Há alguns anos, os países em geral, cobram uma postura mais rígida da China, país famoso pela pirataria. Em sua cultura isso é tão presente,

que um amigo chinês um dia me confidenciou: "para nós, se alguém oferece algum produto de marca, não nos importa. Nunca sabemos se é real ou falsificado". Agora, as coisas estão mudando. As regras do jogo estão mais sérias e os produtos piratas no mundo parecem ter prazo de validade. As ideias, claro, sempre serão boas fontes de negócios. Uma ideia simples pode gerar diferentes caminhos de oportunidades. Mas o original, claro, deve ser valorizado e creditado. Por isso, estamos com essa edição. Feita do zero, totalmente original para vocês, leitores. Esperamos que tenham o mesmo prazer de ler como tivemos de desenvolver. Enjoy it!



**Marcelo Raupp**

Diretor Geral de *O Mundo dos Negócios*

## Charge Marcos Sônego



### EXPEDIENTE

**Realização**  
OMDN - O Mundo dos Negócios  
[www.omdn.com.br](http://www.omdn.com.br)

**Coordenação Geral**  
Marcelo Raupp

**Jornalista Responsável**  
Rafael Matos  
JP - 1240/SC

**Textos**  
Marcelo Raupp  
Rafael Matos

**Foto da Capa**  
Freepik.com

**Charge**  
Marcos Sônego

**Diagramação**  
Rodrigo Lodetti

**Colaboração**  
Carlos Castro, Agnaldo Frasson, Graziela Gislon, José Carlos Spricigo, Melissa Aragão de Souza, Rafael Scotton, Rafael Schneider, Ricardo Ramos, Rodrigo Ruckhaber, Sílvia Mendes e Sinara Bueno.

**Sugestões e dúvidas**  
[contato@omdn.com.br](mailto:contato@omdn.com.br)

## CASE



# LIBRELATO BUSCA EXPANSÃO EM NOVOS MERCADOS DA AMÉRICA DO SUL

## Empresa vem registrando crescimento constante nas exportações de implementos rodoviários para o Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia

**A**s exportações brasileiras de implementos rodoviários em 2018 foram de 4,1 mil unidades, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes (Anfir). Deste total, cerca de 700 (ou 17%) foram negociadas pela Librelato, empresa catarinense fundada em Orleans há 50 anos. Este resultado bateu o recorde de exportações, com 40% de crescimento em comparação com o ano anterior, e levou os produtos para o Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia. O desempenho no exterior chega a ser superior ao *market share* conquistado no mercado interno que é de 13%.

De acordo com o CEO da Librelato, José Carlos Sprícigo, em 2019 a empresa está abrindo

novos mercados na América do Sul por meio do MoveBrazil, Programa de Internacionalização da Indústria de Implementos Rodoviários da qual a Librelato faz parte. O Programa foi lançado há três anos e conta com organização da Anfir e Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil).

"As exportações foram extremamente importantes para nossos resultados nos últimos anos, pois durante a retração do mercado interno esta atividade nos ajudou a manter um ponto de equilíbrio. Em 2017, registramos aumento de 37% nas vendas externas em relação a 2016, o que mostra um crescimento contínuo nesta área", avalia o CEO.

Sprícigo atribui a expansão das vendas, tanto no mercado interno como externo, à retomada das compras por parte dos transportadores e empresários, além do aumento da procura por implementos com mais qualidade e eficiência. Os equipamentos mais vendidos foram os modelos graneleiro, basculante, tanque, florestal e furgão lonado, enquanto os segmentos líderes de compras foram o agrícola, de construção, florestal e de bebidas.

Os resultados da Librelato não foram obtidos ao acaso. A empresa tem uma história de 50

anos, e desde o início desta década (muito tempo antes da crise), a empresa vinha trabalhando para atender o mercado externo com produtos e serviços mais eficientes. O mercado sul-americano foi a prioridade em função das similaridades com o Brasil. Os investimentos de 3% da receita operacional em inovação e tecnologia também contribuíram para se destacar e conquistar espaço.

"Há alguns anos, a indústria de implementos como um todo vem se modernizando e especialmente a Librelato deixou de construir equipamentos baseados na força e no peso, para combinar tecnologias leves e ao mesmo tempo robustas para entregar alta produtividade aos clientes. Tudo isso exige investimentos em modernização e desenvolvimento de produtos, além de expertise no setor", explica.

A Librelato está projetando crescimento de 20% para o mercado de caminhões em 2019. "Com base nessas projeções e em sinais de recuperação econômica no País, estamos planejando a ampliação de nossa atuação no mercado e devemos superar o excelente resultado de 2018. Além disso, existe uma consolidação da marca no exterior, o que gera cada vez mais negócios, oportunidades e confiança", conclui Sprícigo.

## INFORMAÇÃO



## **"Produtos falsificados têm sido vendidos naturalmente na China".**

**MITO.** Falsificações de produtos são mais frequentes na China do que em qualquer outro país do mundo. Ao se andar pelas ruas ou pelo metrô pode-se ter a impressão de que quase todo mundo ostenta um produto de marca. Porém, muito mais prejudiciais que

as falsificações casuais são as "falsificações reais" - as mercadorias falsificadas que são semelhantes às verdadeiras com diferenças quase imperceptíveis. O impacto dos produtos falsificados é sentido na perda de vendas dos fabricantes originais, nos danos à integridade da marca, e nos custos da aplicação dos direitos de propriedade intelectual. Para as marcas de mercado global, os produtos falsificados da China representam uma grande ameaça.

Mas embora por muito tempo as autoridades chinesas tenham feito 'vista grossa' para os falsificadores esta realidade está mudando. A nova lei de comércio eletrônico da China, que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2019, visa desencorajar a falsificação por meio de multas mais pesadas e coloca mais responsabilidade nas plataformas digitais (como Alibaba, Taobao e Pinduoduo) para remover os vendedores de produtos falsificados. A lei também aborda a propaganda enganosa, proteção ao consumidor, proteção de dados e segurança cibernética.

Em um esforço para incentivar as principais plataformas de comércio eletrônico a reprimir as falsificações vendidas em seus sites, a lei os torna co-responsáveis com os vendedores de produtos falsificados. Anteriormente, apenas os comerciantes individuais eram responsáveis. Agora, os operadores de plataforma podem ser multados em até 2 milhões de RMB (US \$ 290.000) pela violação de propriedade resultante da venda de produtos falsificados na China.

Além do e-commerce, as exportações de marcas também têm sido controladas pela aduana chinesa, que tem solicitado sempre o certificado de registro de marca e a autorização de uso da mesma. Caso a empresa não apresente e o produto não seja original, a mercadoria é retida e a exportação cancelada.

Ou seja, os produtos falsificados ainda fazem parte da realidade do comércio internacional, mas sem aquela famosa facilidade que popularizou negativamente a 'fama' chinesa.

## JURÍDICO

## **ATENÇÃO NA FORMATAÇÃO DE CONTRATO INTERNACIONAL DE FORNECIMENTO**

### **Texto bem fundamentado oferecerá garantias e segurança para as transações comerciais**

**A** elaboração de acordos comerciais é de extrema importância na formalização de compromissos, definição de obrigações e incumbências. Quando se fala em negócios globais este tema torna-se ainda mais pertinente diante da complexidade de leis, línguas e culturas diferentes dos sujeitos envolvidos. Portanto, é preciso muita atenção na formatação de contrato internacional de fornecimento e a orientação de profissionais preparados para isso é fundamental a fim de dar garantia e segurança.

Os contratos internacionais referem-se a um acordo legalmente vinculativo entre as partes, com base em múltiplos países, no qual eles são obrigados a fazer ou deixar de fazer certas coisas. Para o advogado Rafael Scotton, especialista em Direito Tributário, os principais pontos que devem ser observados na formatação do documento são o detalhamento do objeto,

responsabilidades, legislação de regência, cláusula arbitral e/ou foro competente. "A escolha da Lei Aplicável é outro ponto extremamente relevante", aponta.

Este último é importante pela maneira como a legislação escolhida trata a matéria e a forma como é estruturado o Ordenamento Jurídico do país em que a Lei foi editada ou em que se resolverá um eventual conflito (foro). "Um exemplo é a estrutura da legislação comercial americana que é muito diferente da adotada no Brasil ou na Alemanha (não apenas comercial, mas o próprio sistema jurídico do país também). Assim, nem sempre o que é considerada infração contratual por uma legislação será vista por outra, entre outras situações possíveis", cita o advogado.

As cláusulas penais e garantias são outros itens que merecem atenção e explicação. "O contrato pode prever hipóteses de inexecução, com a imposição de penalidade (multa por dia de atraso, abatimento de preço, etc.) e de rescisão direta (perdimento da mercadoria, rei-

terados descumprimentos contratuais, atrasos em ocasiões vitais). Não significa, assim, que qualquer inadimplemento seja determinante para revogar o compromisso. Da mesma forma, a estipulação de uma cláusula penal pesada, sem nenhuma garantia de pagamento, possui mais peso moral do que prático", orienta Scotton.

Os documentos devem ser escritos de maneira formal e têm a função de deixar os termos do acordo claros, conforme o aconselhamento jurídico. Geralmente, as empresas envolvidas estão sediadas em nações com línguas oficiais diferentes e é preciso se expressar num idioma que satisfaça os envolvidos. "Existem padrões internacionais para formalização de relações comerciais, mas sem obrigatoriedade de adoção deles por todos os países", informa. Há situações ainda em que a redação é feita em mais de uma língua. "Não é o usual ou o mais indicado, mas também não há impeditivo para que isto ocorra, caso as partes entendam que esclarece melhor o objeto transacionado e a vontade delas", confere Rafael Scotton.

## SEGURO

# QUEM DEVE CONTRATAR O SEGURO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO?

## Seja no território nacional ou internacional, a proteção do patrimônio que está sendo transportado deve ser uma preocupação do dono da carga e também do prestador de serviço

**Q**uem contrata um serviço de transporte rodoviário de cargas deseja que os produtos cheguem em seu destino sem nenhum problema.

Quem transporta, quer executar o trabalho dentro do que foi planejado, seja ele no território nacional ou uma operação de importação e exportação. Mas se houver algum imprevisto no meio do caminho? Quem é o responsável por isso? Se houve um dano, quem deve pagar pelo seguro que irá garantir o ressarcimento?

Esta é uma dúvida que sempre envolve o transporte de cargas e um assunto que, se tratado adequadamente, pode evitar muitos transtornos. O especialista em seguros de transporte e Sócio-Diretor Comercial da Ação Administradora e Corretora de Seguros, Thiago Dalke confirma que a situação é bem comum "Em nossas prospecções, não raro ouvimos

do embarcador: 'Ah, mas eu já pago o seguro (Ou o Ad-valorem) para a transportadora, então estou tranquilo!' ou do transportador: 'Ah, mas se a empresa tem seguro, eu não preciso contratar o meu.' Errado! Os dois precisam ter seus seguros, porque as apólices do transportador rodoviário são diferentes das do dono da carga", esclarece.

Dalke relata que a transportadora é civilmente responsável por transportar a carga do cliente que contratou o serviço de transporte. A legislação vigente (Decreto Nº 61.867) determina que a empresa é obrigada a ter uma apólice de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTR-C) que garante o reembolso para reparar os danos causados à carga de um terceiro (Embarcador), em virtude de um acidente, desde que se configure a culpa (negligência, imperícia e imprudência), devida e formalmente admitida.

Por precaução, mas não obrigatoriamente, a transportadora também pode contratar a apólice Responsabilidade Civil Facultativa – Desaparecimento de Carga (RCF-DC), caso aconteça um Desaparecimento total da carga, junto com o veículo; ou um Roubo durante o trânsito com o desaparecimento total ou parcial da carga, desde que o autor do delito tenha assumido o controle do veículo, mediante grave ameaça ou violência contra o motorista; ou ainda, o roubo de bens carrega-

dos nos veículos transportadores, enquanto estacionados nos depósitos ou no terreno da transportadora (desde que isso esteja especificado na apólice).

"Já o dono da carga, para as vendas dentro do Brasil deve contratar uma apólice chamada de Transporte Nacional; e nos processos de importação e exportação, estará assegurada pelo seguro de Transporte Internacional nos percursos rodoviários preliminares ou complementares, onde estes tipos de apólice tem uma cobertura ampla para cobrir quaisquer danos de transporte de causa externa que ocorrerem com a carga", complementa.

Mesmo que o embarcador aceite absorver o custo do *Ad-valorem* como seguro – que nada mais é do que a transportadora repassando os custos de seus seguros de responsabilidade civil no preço total do frete – o dono da carga precisa estar preocupado em cobrir o seu bem com o seguro de Transporte Nacional ou Internacional. "Pois, além do que já falamos em termos de coberturas, o dono da carga nunca pode ter a plena certeza de que a transportadora esteja averbando os processos corretamente, pagando todas as faturas e seguindo a integralidade das exigências de limites e gerenciamento de risco que as suas apólices impõem. Todas situações que poderiam resultar na negativa de indenização!", conclui Thiago Dalke.

## LOGÍSTICA



# COMO É A LOGÍSTICA PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS?

**Com tantas classes, subclasses e divisões, enviar os vários tipos de produtos perigosos ao redor do mundo pode ser bastante complicado**

**A**ntes de entrarmos em detalhes sobre como é a logística para o transporte de cargas perigosas, é preciso entender que existem diferentes exigências e legislações a serem cumpridas, conforme o que precisa ser transportado. Por exemplo, produtos não perecíveis como vestuário, brinquedos e produtos de decoração para casa podem ser facilmente embalados e enviados por via aérea ou marítima sem ter que se preocupar muito com o manuseio.

Já a movimentação de produtos perigosos recebe uma atenção diferenciada dentro da cadeia de fornecimento devido ao elevado risco para os envolvidos no transporte e para o meio ambiente. Então, para transportar

esse tipo de carga, são exigidos alguns cuidados para que se evite ao máximo qualquer imprevisto que venha a causar algum acidente durante o trajeto.

Os critérios de segurança a serem adotados no transporte de carga perigosa são definidos pelos órgãos competentes. As exigências vão desde embalagens, etiquetas de sinalização e o tipo de modal que pode ou não transportar certos produtos conforme a quantidade e seu grau de periculosidade. Dessa forma, a escolha do modal a ser utilizado deve ser feita baseada em vários fatores, como o produto a ser carregado, distância, localização, entre outros.

Segundo o desenvolvedor de negócios da Ethima Logistics, Carlos Castro, a classificação do material antes do transporte é fundamental para entender o produto transportado e suas propriedades físicas e vulnerabilidades para que não ocorram imprevistos dentro do processo logístico.

“Antes de iniciarmos o transporte de quaisquer mercadorias classificadas como perigosas, devem ser submetidos os documen-

tos para análise e aprovação por todos os envolvidos durante o trajeto da carga desde a sua origem até seu destino. O documento mais comum e necessário para cotação de mercadorias perigosas é o MSDS (Material Safety Data Sheet) que é um formulário que contém dados relativos às propriedades de uma determinada substância”, informa o profissional da Ethima, empresa que agencia com regularidade cargas como as baterias de lítio.

### **Quando uma carga é considerada de risco (perigosa)?**

O transporte de cargas perigosas é complexo e tem muitos detalhes e tratamentos para diversos tipos de cargas. “Podemos dizer que a carga é considerada perigosa quando oferece algum tipo de perigo à vida”, sintetiza Castro.

As mercadorias consideradas como perigosas já são classificadas previamente e podem ser identificadas pelo seu código UN (Definido pela: Organização das Nações Unidas - ONU). Esse código é uma sequência de quatro dígitos e serve para identificar cada tipo de mercadoria, bem como riscos e

<b>CLASSE 1</b> Matérias e objetivos explosivos	<b>CLASSE 2</b> Gases	<b>CLASSE 3</b> Líquidos inflamáveis
<b>CLASSE 4</b> Sólidos inflamáveis. Matérias sujeitas à inflamação espontânea e matérias que, em contato com a água, libertam gases inflamáveis	<b>CLASSE 5</b> Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos	<b>CLASSE 6</b> Substâncias tóxicas e substâncias infectantes
<b>CLASSE 7</b> Material radioativo	<b>CLASSE 8</b> Substâncias corrosivas	<b>CLASSE 9</b> Substâncias e artigos perigosos diversos



restrições que podem oferecer no transporte e manuseio. Além do código UN, as mercadorias são divididas em nove classes e suas subclasses:

“Por último e não menos importante, temos o *packing group*, que determinará o grau de periculosidade da carga e tipo de embalagem a ser usada. Algumas classes/mercadorias são isentas de *packing group*”, lembra.

**TIPO DE EMBALAGEM**  
GRAU DE PERICULOSIDADE

<b>PACKING GROUP I</b>	<b>PACKING GROUP II</b>	<b>PACKING GROUP III</b>
<b>HIGH DANGER</b>	<b>HIGH MEDIUM</b>	<b>LOW DANGER</b>

### Há um modal mais indicado para o transporte de cargas perigosas?

Para se definir o modal de embarque, é necessário classificar o produto (UN, Classe e *packing group*) e a quantidade. Alguns produtos, por exemplo, são permitidos no transporte aéreo em pequenas quantidades por embalagem, outros já podem não ter restrições ou serem totalmente restritos ao embarque por modal aéreo, mesmo para embarque em CAO (aeronave cargueira). “A classificação do produto e a quantidade nos dirá o modal mais adequado ou permitido para embarque”, afirma Castro.

### Quais são os agentes fiscalizadores do transporte de cargas perigosas?

A ONU estabelece critérios sobre a segurança e manuseio de cargas disponível na portaria nº 204/97 do Ministério dos Transportes. Assim, as empresas de transporte de esfera rodoviária, aérea ou portuária devem seguir à risca as normas e regulamentações para obter autorização do transporte de cargas perigosas.

**AGENTES FISCALIZADORES NO BRASIL**

	—AÉREO—	
	—MARÍTIMO—	
	—RODOVIÁRIO—	

### Os custos para o transporte de cargas perigosas são diferentes?

Para o transporte de carga perigosa as tarifas são diferenciadas, sendo aplicado um tarifário com valores mais altos devido à natureza da carga e os riscos envolvidos no transporte. “Os custos não são apenas mais elevados no transporte. Armazéns e portos também cobram taxas diferenciadas para produtos perigosos que precisam ser armazenados em locais apropriados”, finaliza Carlos Castro.

## PORTO

# PORTO TEM ÁREA ESPECÍFICA PARA ARMAZENAR PRODUTOS PERIGOSOS

## Análise dos riscos segue checagem de documentos e protocolos nacionais e internacionais de segurança

Dentro de um porto, o trânsito de cargas perigosas tem um procedimento específico, mas todo o processo é baseado no cumprimento das normas nacionais e internacionais de segurança. A movimentação e armazenagem deve seguir as determinações do do Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos (IMDG Code), o documento atualizado da Organização Marítima Internacional (IMO) "Revision of the Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas", a NBR 14.253/98 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e a Norma Regulamentadora nº 29 (NR 29) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Desta forma, na Portonave, por exemplo, o trabalho começa antes da chegada dos produtos quando uma equipe faz uma análise da documentação encaminhada pelos armadores e a partir daí os riscos são analisados. "Unidades de importação e transbordo são devidamente sinalizadas, com rótulo de risco e/ou painel de segurança. Unidades com ausência de identificação ou com rotulagem ilegível serão identificadas (rotuladas)



pelo Terminal com base na documentação apresentada", relata o engenheiro de Saúde e Segurança Ocupacional da Portonave, Fabrício Martins. "Após a verificação e, quando necessário, a rotulagem do container, as cargas perigosas são recebidas e encaminhadas para área apropriada para o recebimento de cargas perigosas. Depois do desembarço, a carga é encaminhada ao cliente", completa.

Dentro da Portonave há um planejamento para armazenamento de produtos perigosos impedindo que cargas incompatíveis estejam próximas, o que diminui os riscos. O porto tem uma zona exclusiva para o armazenamento de produtos perigosos. "A área destinada a produtos perigosos é monitorada por equipe especializada em atendimento a emergência ambiental. Além desta equipe,

bombeiros para atendimento a emergências estão 24 horas por dia no Terminal para garantir a segurança das pessoas e do patrimônio que resguardamos aqui", detalha Martins.

De acordo com o gerente operacional, Emanuel Jorge, a Portonave recebe alguns produtos perigosos, mas não todos. "Explosivos ou radioativos, por exemplo, não podem ser armazenados e devem ter embarque ou descarga direta. Ou seja: chega no caminhão e embarca direto no navio ou vice-versa, pelo alto risco do produto. Os mais comuns que passam pela Portonave são os de classe 3 – Líquidos Inflamáveis; classe 4 – Sólidos Inflamáveis; classe 8 – Substâncias Corrosivas; e classe 9 – Substâncias Perigosas Diversas", completa.



Foto: Wikimedia Commons, Mira JIMD 9167083

## Lading (loading)

Palavra é utilizada para se referir ao carregamento de cargas nos diferentes modais de transporte

O carregamento de mercadorias é uma das atividades inerentes à indústria de transportes. O termo lading (loading) tem este significado em português. Diariamente toneladas de produtos são carregadas e transportadas nos diferentes modais (ferroviário, rodoviário,

marítimo e aéreo) e movimentam a cadeia dos negócios internacionais. Tem curiosidade sobre outras palavras e siglas utilizadas por quem atua com negócios internacionais? Confira o Dicionário de Termos em [www.omdn.com.br/comexpedia](http://www.omdn.com.br/comexpedia).



## TRANSPORTE RODOVIÁRIO

## QUAIS OS CUIDADOS COM O TRANSPORTE DE CARGAS SUPERDIMENSIONADAS?

**Empresas devem seguir normas definidas pelo Dnit, obter autorização e pagar tarifa específica**

Que grandes veículos, embarcações, estruturas de aço, peças de máquinas e turbinas eólicas têm em comum quando o assunto é a movimentação delas de um lugar a outro? Todas se enquadram como cargas superdimensionadas e o transporte rodoviário precisa ser bem planejado para evitar contratempos, que poderão gerar atrasos, multas e prejuízos.

Os navios, seus grandes porões e os diferentes tipos de containers como open top, flat rack e platform atendem as necessidades especiais de transporte. Mas para fazer chegar ou retirar dos portos, há todo um planejamento.

Para o diretor da Agillog Transportes, Ricardo Ramos, o primeiro passo é verificar as dimensões e o trajeto que precisará ser percorrido. "A partir daí se fará o planejamento apropriado às necessidades deste serviço que é conhecido como carga projeto", afirma.

A resolução nº 1 de 14/01/2016 do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit) dispõe a respeito das normas de utilização de rodovias federais para movimentação de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais. O texto define sobre os tipos de cargas, veículos, as condi-

ções, transposição de obras de arte especiais (pontes e viadutos), sinalização, horários de circulação, entre outros detalhes que regulam esta atividade.

Geralmente o traslado é realizado a partir de um porto ou é preciso fazer a carga projeto chegar até ele. "Os portos sempre têm estrutura para receber ou retirar, o planejamento precisa se preocupar com outros locais e o trajeto rodoviário", lembra Ramos.

A checagem sobre o roteiro que será percorrido deverá estimar as condições das estradas e limites de carregamento. Todas as pontes e viadutos também precisam ser avaliadas, pois, deve ser considerado o peso do caminhão somado com a carga e o respeito a capacidade da infraestrutura. "As escoltas somente são necessárias quando as dimensões excedem largura de 3,20 metros ou 100 toneladas de peso bruto total (PBT)", recorda o especialista.

O transporte de carga projeto ainda demanda a solicitação junto ao Dnit, de Autorização Especial de Trânsito (AET) e o pagamento de Tarifa de Utilização da Via (TUV), que isenta o transportador de multas por excesso de peso, "desde que o conjunto esteja de acordo com as condições especificadas na AET".

"Um bom planejamento, sempre feito com antecedência, por empresas e profissionais habilitados, experientes e capacitados vai garantir que a carga chegue ao seu destino com eficiência e segurança", finaliza Ricardo Ramos.

## PROFISSIONAIS

## EXPORTAÇÃO CONTRIBUI PARA ESTABILIDADE DA INDÚSTRIA CERÂMICA

A indústria cerâmica brasileira tem importante papel nas exportações brasileiras. O setor vem registrando alta nas vendas com um crescimento de 9,4% em 2018 e 5,6% no acumulado de 2019. Este desempenho contribui para a estabilidade do faturamento das empresas que conseguem compensar as dificuldades atuais do mercado interno. Para as organizações que apostam no comércio exterior a figura do gerente de exportação é estratégica para garantir resultados e bons negócios.

Assegurar o cumprimento das políticas da empresa nos processos de exportação está entre as atribuições do gerente de exportação da Itagres, Agnaldo Frasson. "Atuamos desde as estratégias comerciais até rotinas de trabalho operacional dos processos. Também precisamos estar sempre atentos às mudanças de cenários, tanto interno quanto externo, para propor adequações nas rotinas e estratégias", descreve.

Atualmente o mercado externo representa 35% do total do faturamento da Itagres, o que impacta em estabilidade de faturamento e garante uma maior rentabilidade para a empresa. "Cada vez mais as empresas estão buscando locais onde os custos de produção são menores, levando seus parques fabris para estes locais. Então o profissional de exportação deve estar cada dia mais atento a estes movimentos para identificar as oportunidades e novos mercados", afirma.

Formado pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (Unesc) a trajetória profissional de Frasson teve início em 2000, como assistente de exportação. Depois assumiu o cargo de trader em 2004, ganhando experiência na área comercial até chegar no cargo de gerente de exportação em 2016. "O gerente precisa ter conhecimento de mercado, produto e clientes, além de estratégias de negociação. É indispensável o conhecimento de outras línguas, principalmente Inglês e Espanhol", lembra Frasson que ainda fez uma pós-graduação na Univali. "O profissional moderno, principalmente profissionais da área comercial, deve direcionar esforços para aumentar conhecimentos de modo geral", conclui.



Foto: Agecom Bahia from Bahia/Brasil - Transporte de Equipamento de Energia Eólica para Brotas de Macaúbas, CC BY 2.0

TECNOLOGIA

# O NOVO CATÁLOGO DE PRODUTOS NA IMPORTAÇÃO

Por Sinara Bueno

O Novo Processo de Importação tem como objetivo eliminar as várias redundâncias e permitirá a visualização da integralidade da operação de importação tanto pelo operador privado como pelos órgãos governamentais.

O piloto da DUIMP entrou em vigor em outubro de 2018 e promete trazer mais agilidade às importações.

A DUIMP – Declaração Única de Importação é o documento eletrônico que reúne todas as informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, tributária e fiscal pertinentes ao controle das importações pelos órgãos competentes.

Já o Catálogo de Produtos (CP) é um novo

Módulo dentro do Portal Siscomex, no qual o importador deverá manter o cadastro de todos seus produtos importados. Além do Cadastro dos Operadores Estrangeiros (fornecedores e fabricantes).

O CP visa elevar a qualidade da descrição do produto, com informações organizadas em atributos, anexação de documentos, imagens e fotos que auxiliem o tratamento administrativo, a fiscalização e a análise de riscos, além de prover maior facilidade e segurança na classificação fiscal.

É recomendado que o cadastro e a gestão do Catálogo de Produtos seja realizado pelo próprio importador, porém poderá ser administrado pelo Despachante.

A inserção dos Produtos pode ser realizado manualmente diretamente no Siscomex. Ou através de softwares já disponíveis no mercado.

O Catálogo de Produtos já está disponível, portanto já é possível iniciar a elaboração dos registros no Portal Siscomex, mesmo que o

importador não seja OEA.

O Catálogo de Produtos é de extrema importância pois trará maior agilidade da atuação dos órgãos anuentes. Além disso, serão base para a concessão de licenças de importação.



## PANORAMA

**Qual é a sua avaliação da política de comércio exterior do atual governo federal nestes nove primeiros meses da gestão?**

*"Nestes primeiros meses de governo, tivemos grandes avanços na política de comércio exterior. Foram diversas ações e avanços considerados importantes pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). Seguimos trabalhando com muito esforço e determinação junto a todos os setores que atuam no mercado externo, buscando o crescimento da participação do Brasil no comércio internacional."*

**DANIEL FREITAS**, deputado federal (PSL)

*"A avaliação das iniciativas em prol da negociação de acordos de livre comércio é positiva, entretanto, não há uma política de comércio exterior delineada, algo que o setor produtivo vem reivindicando desde 2002. A melhor demonstração disso é a proposta de abrir o mercado brasileiro com redução da Tarifa Externa Comum (TEC), sem prévia negociação com os setores produtivos. Isso é preocupante."*

**MARIA TEREZA BUSTAMANTE**, presidente da Câmara de Comércio Exterior da Fiesc

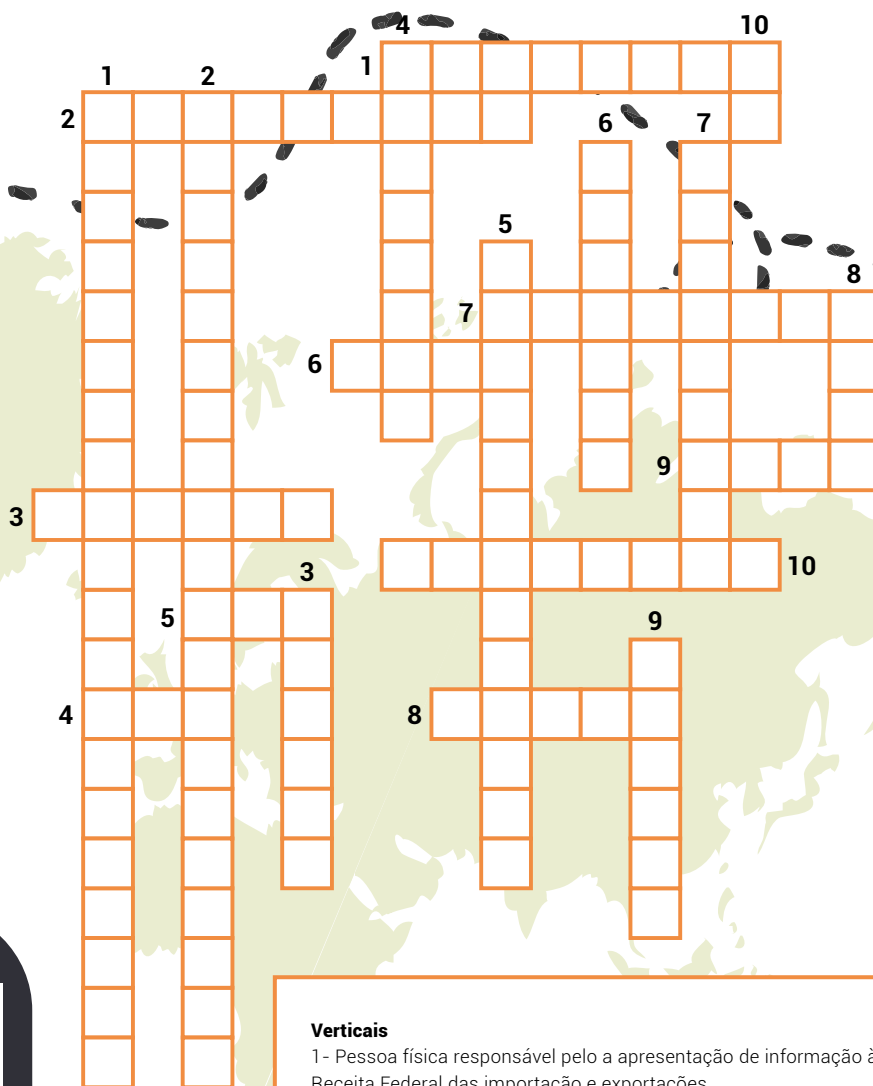
*"Apesar de ser ainda um início de governo, consideramos positivo. É importante que o país esteja aberto para o comércio internacional e que as políticas e parcerias comerciais sejam focadas no mercado, sem interferências ideológicas e atropelos. O comércio exterior movimenta uma grande cadeia de negócios e com seu desenvolvimento o número de empregos também cresce exponencialmente."*

**ADILSON SILVESTRE**, presidente da Associação Empresarial de Imbituba (Acim)

*"Na política de comércio exterior eu vejo uma agenda positiva do novo governo brasileiro ao demonstrar interesse de negociar com todos os países, sem escolhas ideológicas. Se antes para negociar com a China tinha que se indispor com os EUA, ou o contrário, agora tudo indica que existe uma vontade diplomática de estreitar relações comerciais com ambos, além dos países de todos os continentes."*

**EDSON FIRMINO RIBEIRO**, Consultor e Coordenador do curso de Administração e Administração com ênfase em Comércio Exterior da Unesc

FREE TIME



**Verticais**

- 1- Pessoa física responsável pela a apresentação de informação à Receita Federal das importação e exportações.
- 2- Novo ministério responsável pela gestão do comércio exterior brasileiro
- 3- O fato gerador do seguro internacional
- 4- O modal mais utilizado no mundo
- 5- Ministro das relações exteriores
- 6- Container com abertura na sua parte superior
- 7- Tratamento para controle de pragas
- 8- Tributo estadual pago para liberação da mercadoria na importação
- 9- Container para transporte de produtos com temperatura controlada
- 10- Licença de Importação

**Horizontais**

- 1- NCM: Nomenclatura Comum do ?
- 2- Taxa de utilização do container além do free time
- 3- Órgão anuente nas importações de produtos de contato humano
- 4- Domicílio Tributário Eletrônico - opção necessária para habilitação no Radar
- 5- Documento de Trânsito Aduaneiro
- 6- Portal O Mundo dos Negócios www.?.com.br
- 7- Moeda Chinesa
- 8- Obrigado em Alemão
- 9- Estrutura que suporta os berços de atracação nos portos
- 10- Aeroporto situado na Argentina

Repostas da Palavra Cruzada está no Portal OMDN, link:

<https://www.omdn.com.br/palavras-cruzadas-revista-omdn>



A vibrant sunset over the ocean. The sky is a mix of deep reds, oranges, and yellows, with a bright sun partially obscured by clouds in the upper right. The water below is a deep red, reflecting the colors of the sky. In the distance, a large ship is visible on the horizon, along with a few smaller structures or buoys. The overall mood is dramatic and serene.

**OMIDN**  
*.com.br*