

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL-UFRGS  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO  
PÓLO TRÊS PASSOS  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA  
MODALIDADE EAD

Alexandre Antonio dos Santos Nino

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE INTERNACIONAL PARA A  
CIDADE DE URUGUAIANA**

**Três Passos  
2012**

**Alexandre Antonio dos Santos Nino**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE INTERNACIONAL PARA A  
CIDADE DE URUGUAIANA.**

Trabalho de conclusão de curso de Especialização apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Orientador: Prof. Dr. Clézio Saldanha dos Santos

**Três Passos**

**2012**

**Alexandre Antonio dos Santos Nino**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE INTERNACIONAL PARA A  
CIDADE DE URUGUAIANA**

Trabalho de conclusão de curso de Especialização apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Orientador: Prof. Dr. Clézio Saldanha dos Santos

Conceito final:

Aprovado em:..... de .....de.....

BANCA EXAMINADORA

\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. .... – UFRGS

\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. .... – UFRGS

\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. .... – UFRGS

\_\_\_\_\_  
Orientador – Prof. Dr. Clézio Saldanha dos Santos – UFRGS

## RESUMO

Este trabalho analisou a importância que o Porto Seco Rodoviário tem para a cidade de Uruguaiana, seus reflexos positivos para empregabilidade da população e para a arrecadação municipal, também verificou que qualquer desajuste na política do comércio bilateral Brasil-Argentina influencia diretamente no movimento de cargas e na comunidade local. Foram realizadas pesquisas e visitas aos órgãos representativos dos diversos atores envolvidos no Comércio e no Transporte Internacional para o aprofundamento do tema e um estudo da legislação que regula o setor. O MERCOSUL foi criado em 1991, e foi determinante para o crescimento do comércio bilateral entre Brasil e a Argentina, alcançando hoje cifras superiores a trinta e dois bilhões de dólares, colocando a Argentina como segunda parceira comercial do Brasil, somente atrás dos Estados Unidos da América. Pela proximidade dos principais centros produtores e consumidores de ambos os países, que variam de 1500 à 2900 Km, o modal de transporte escolhido foi o rodoviário. A cidade de Uruguaiana por sua posição geográfica e estratégica foi a que mais se beneficiou do incremento do Transporte Internacional de Cargas e do Comércio exterior entre os países. Análises apontam que hoje no município de Uruguaiana, quase dez mil pessoas trabalham em função do comércio exterior ou do transporte de carga, o que representa 10,78% da PEA (População Economicamente Ativa) do município, gerando novas oportunidades de emprego, propiciando a criação de curso de formação na área e movimentando a economia do Cidade. Estimativas dos órgãos envolvidos apontam para uma arrecadação de impostos federais na cidade próxima a um bilhão de reais, somente com o comércio exterior e o transporte internacional. Como não existe comércio exterior sem um transporte internacional efetivo, competitivo e confiável, o mesmo cresceu na mesma proporção que o comércio exterior, sendo que a principal modalidade ainda é o rodoviário. Anualmente cruzam por Uruguaiana mais de 150.000 veículos de carga, levando ou trazendo mercadorias da Argentina e do Chile, e em pequena escala do Uruguai, Peru e Bolívia. O Transporte internacional é um grande negócio em Uruguaiana, são mais de cento e setenta empresas de transporte, e destas, sessenta e nove tem escritórios ou representação na cidade. Uruguaiana possui 1573 caminhões tratores, tipo carretas, usados no Transporte Internacional, emplacados na cidade. Em números absolutos é a quinta maior frota deste tipo de veículos no estado e a quinquagésima no Brasil, mas é a primeira em números percentuais do Rio Grande do Sul, ou seja, um caminhão trator para cada grupo de 80 habitantes. O Porto Seco Rodoviário é administrado pela empresa Elog, e abriga em seu interior todas as organizações necessárias para o pleno funcionamento do Comércio e do Transporte Internacional, está instalado numa área de 167.000 metros quadrados e tem capacidade para estacionamento com segurança, para até 880 caminhões simultaneamente. Seus concorrentes são o Porto Seco Ferroviário, localizado a menos de 1 km e o CUF (Centro Unificado de Fronteira) em São Borja, distante 180Km de Uruguaiana. A cidade de Uruguaiana não tem políticas públicas voltadas para o setor de transporte e não são criados incentivos para que mais empresas de transporte estabeleçam-se no município. Os poucos cursos profissionais existentes são de iniciativas do SEST-SENAT ou do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros.

Palavras - chave: Logística. Comércio exterior e Transporte internacional.

## RESUMEN

Este estudio examinó la importancia de la Carretera Puerto Seco para la ciudad de Uruguaiana, su impacto positivo para la empleabilidad y para los ingresos tributarios municipales, también encontró que cualquier desajuste en la política entre Brasil y Argentina comercio bilateral directamente influye en el movimiento de carga y en la comunidad local. Se realizaron encuestas y visitas a los órganos de representación de los diversos actores involucrados en el Comercio Internacional y Transporte para la profundización del tema y un estudio de la legislación que regula el sector. El MERCOSUR fue creado en 1991, y fue crucial para el crecimiento del comercio bilateral entre Brasil y Argentina, alcanzando cifras de hoy en día superior a treinta y dos millones de dólares, colocando a la Argentina como el segundo socio comercial de Brasil, sólo por detrás de los Estados Unidos de América. La proximidad de los principales centros productores y consumidores de ambos países, que van desde 1500 hasta 2900 km, el medio de transporte elegido fue el camino. La ciudad de Uruguaiana por su posición geográfica estratégica y fue la más beneficiada por el incremento en el Transporte Internacional de Carga y Comercio Exterior entre los países. Análisis indican que hoy en día la ciudad de Uruguaiana, cerca de diez mil personas trabajan de acuerdo con el tráfico o el transporte de carga, lo que representa 10,78% de la PEA (Población Económicamente Activa) en la ciudad, generando nuevas oportunidades de empleo, siempre que el la creación de cursos de formación en el área y mover la economía de la ciudad. Las estimaciones de los órganos que apuntan a un ingreso fiscal federal en la ciudad, junto a mil millones de dólares, sólo con el comercio exterior y transporte internacional. Como no hay comercio sin un efectivo transporte marítimo internacional, competitiva y fiable, ha crecido en proporción al comercio exterior, y el modo primario sigue siendo el camino. Anualmente cruz por Uruguaiana más de 150.000 vehículos de carga, llevando o trayendo productos de Argentina y Chile, y la escala pequeña de Uruguay, Perú y Bolivia. El transporte internacional es un gran problema en Uruguaiana son más de ciento setenta empresas de transporte, y de éstos, el sesenta y nueve tiene oficinas o representación en la ciudad. Uruguaiana tiene 1573 cabezas tractoras, remolques tipo, utilizados en el transporte internacional, emplacados en la ciudad. En números absolutos es la quinta más grande de la flota de vehículos de este tipo en el estado y cincuenta en Brasil, pero es el primero de los números porcentuales de Rio Grande do Sul, o un camión tractor por cada grupo de 80 residentes. El Camino Puerto Seco está gestionado por la empresa Elog, y alberga en su interior todas las organizaciones necesarias para un funcionamiento totalmente Comercio y Transporte Internacional, está instalado en un área de 167.000 metros cuadrados y tiene capacidad para garantizar aparcamiento con capacidad para 880 camiones simultáneamente. Sus competidores son Porto Seco Rail, situado a menos de 1 km y CUF (Centro Unificado de Frontera) en San Borja, a 180 kilómetros de distancia de Uruguaiana. La ciudad cuenta con políticas públicas Uruguaiana para el sector del transporte y no

se crea más incentivos para que las empresas de transporte para establecer aquí, los cursos de formación profesional son pocas las iniciativas existentes SESC-Senat o la Unión de Agentes Aduanales.

Palabras - Palabras clave: Logística. Comercio Exterior y Transporte Internacional

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacional  
ALL – América Latina Logística  
ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários  
ANTT – Agencia Nacional de Transporte Terrestre  
ATIT – Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre  
BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento  
BAP – Buenos Aires al Pacífico  
Br – Brasil, Rodovias Federais  
CUF – Centro Unificado de Fronteira  
EMATER – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural  
FINAME – Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos  
FMGU - Ferrocarriles Mesopotámico General Urquiza  
FPM – Fundo de Participação dos Municípios  
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços  
IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados  
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano  
IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores  
ISS - Imposto Sobre Serviços  
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul  
OMC – Organização Mundial do Comércio  
PEA – População Economicamente Ativa  
PIB – Produto Interno Bruto  
PNLT – Plano Nacional de Logística e Transporte  
PNB – Produto Nacional Bruto  
RS – Rio Grande do Sul  
SENAC – Serviço Nacional do Comércio  
SEST- Serviço Social do Transporte  
SENAT- Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte  
SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior  
TRIC – Transporte Rodoviário Internacional de Cargas  
US\$ - Dólar

Fonte: elaborado pelo autor

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>10</b>
<b>2 JUSTIFICATIVA</b> .....	<b>14</b>
<b>3 OBJETIVOS</b> .....	<b>15</b>
3.1 Objetivo Geral .....	15
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	15
<b>4 REVISÃO DA LITERATURA</b> .....	<b>16</b>
4.1 Transporte, um breve histórico.....	16
4.2 A criação do MERCOSUL .....	19
4.3 Transporte internacional e o comércio exterior .....	20
4.3.1 Porto seco rodoviário de Uruguaiana .....	23
4.4 A legislação tributária que incide no transporte internacional e no comércio exterior .....	25
<b>4.4.1 Do IPI</b> .....	<b>26</b>
<b>4.4.2 Do ICMS</b> .....	<b>26</b>
<b>Local da prestação do serviço para apuração do imposto no caso do transporte:[...]</b> .....	<b>26</b>
<b>4.4.3 Do COFINS</b> .....	<b>27</b>
<b>4.4.4 Do ISS</b> .....	<b>27</b>
<b>4.4.5 Da incidência de tributos na importação</b> .....	<b>29</b>
<b>5 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO</b> .....	<b>31</b>
3.1 Tipo de estudo .....	31
3.2 Plano de coleta de dados.....	31
5.3 Plano de análise de dados.....	32
<b>6 RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....	<b>33</b>
6.1 Proporção de caminhões-trator por município no Rio Grande do Sul .....	33
6.2 Fluxo de caminhões do transporte rodoviário da cidade de Uruguaiana, RS durante o ano de 2011 .....	34



6.3 Entidades envolvidas com o transporte internacional na cidade de Uruguaiana .....	35
6.4 Movimentação de pessoal na Estação Aduaneira de Uruguaiana durante o ano de 2011 .....	38
6.5 Movimentação financeira produzida na Estação Aduaneira de Uruguaiana durante o ano de 2011 .....	39
6.6 Impacto do transporte internacional sobre a arrecadação de tributos municipais diretos em Uruguaiana .....	39
6.7 Impacto do comércio internacional sobre a geração de empregos diretos e indiretos em Uruguaiana .....	41
6.8 Remuneração dos trabalhadores do setor de comércio internacional no município de Uruguaiana .....	43
<b>7 CONCLUSÃO.....</b>	<b>45</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>47</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>49</b>
<b>ANEXO A- FLUXO DE CAMINHÕES CARREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PRINCIPAIS PONTOS DE FRONTEIRA .....</b>	<b>50</b>
<b>ANEXO B- MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA NO PORTO SECO RODOVIÁRIO DE URUGUAIANA.....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXO C- VISÃO PARCIAL DO PORTO SECO RODOVIÁRIO DE URUGUAIANA .....</b>	<b>52</b>

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 Contexto histórico.

O Comércio Internacional é fundamental para o desenvolvimento dos países, desde os tempos mais remotos de nossa história, as nações sempre procuraram realizar trocas com seus excedentes de produção. A história nos conta que as civilizações Egípcias, Fenícias, Gregas e da Região da Mesopotâmia, já praticavam o comércio exterior antes da era Cristã, voltados basicamente para aquisição de alimentos e de artigos de luxo para os templos, palácios ou uso das classes privilegiadas.

O Império Romano buscava na Índia, China e no Sudeste Asiático, pedras preciosas, ouro, sedas e especiarias, este comércio se desenvolveu até o final da idade média, basicamente operado pelos Mercadores.

Somente a partir do ano de 1500 houve uma grande expansão da atividade econômica na Europa, e conseqüentemente do comércio exterior, motivados pelas idéias da doutrina mercantilista vigente na época, que pregava que o estado deveria ser forte para controlar este comércio, possuindo um exército e uma armada para garantir o transporte marítimo e a proteção das Colônias. Começava assim, a tutela, a intervenção e a proteção do estado sobre o comércio exterior.(Silva, Aristides 1985, p.26,27 e 28)

Os povos da antiguidade também encontraram outra dificuldade para realização do comércio entre as nações, que foi a maneira de como transportar as mercadorias, influenciando diretamente na quantidade e na distância, sendo o transporte marítimo o único que prosperou até a invenção da máquina a vapor.

Hoje os diversos países procuram estabelecer acordos bilaterais ou bloco de países para garantir maiores facilidades na exportação de seus excedentes e melhores condições na importação, bem como também desenvolver a região em que estão inseridos. Seguindo esta premissa, foi criado o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) para responder as criações da ALCA (Área de Livre Comércio da América) e da Zona de Livre Comércio da Europa. O objetivo principal do Mercosul é o aproveitamento mais eficaz dos recursos disponíveis, a preservação do meio ambiente, o melhoramento das interconexões físicas, a coordenação de políticas macroeconômicas e a complementação dos diferentes setores da economia, com

base nos princípios de gradualidade, flexibilidade e equilíbrio, buscando uma adequada inserção internacional para seus países membros e fomentar o desenvolvimento progressivo da integração da América Latina, conforme o objetivo do Tratado de Montevideu de 1980. Visa ainda promover o desenvolvimento científico e tecnológico dos Estados Partes e de modernizar suas economias para ampliar a oferta e a qualidade dos bens de serviço disponíveis, a fim de melhorar as condições de vida de seus habitantes;(Fonte: Ministério do Desenvolvimento).

## **1.2. O espaço geográfico da pesquisa.**

Uruguiana é um [município brasileiro](#), situado no extremo ocidental do [estado do Rio Grande do Sul](#), junto à fronteira fluvial com a [Argentina](#) e [Uruguai](#). Juntamente com o município de [Barra do Quaraí](#), são os únicos municípios brasileiros que fazem fronteira com Argentina e Uruguai. Fisicamente está localizada na microrregião denominada Campanha Ocidental, mesorregião Sudoeste Rio-Grandense. Sua sede está localizada 66 metros ao [nível do mar](#). A cidade tem grande importância estratégica comercial internacional, tendo em vista que está localizada equidistante de [Porto Alegre](#), [Montevideu](#), [Buenos Aires](#) e [Assunção](#). Por sua posição estratégica, foi escolhida como a principal rota rodoviária para o comércio com a Argentina, principal parceiro brasileiro no Mercosul, e com o Chile. Na cidade já existia a estrutura de uma ponte rodoferroviária, e a esta estrutura foi adicionado o maior terminal aduaneiro rodoviário do país.

## **1.3 A questão de pesquisa.**

A cidade de Uruguiana, dentro de um contexto fronteiriço do Estado brasileiro com os países do MERCOSUL, foi a que mais se beneficiou do incremento do Transporte Internacional de Cargas e do Comércio exterior. Pesquisas realizadas pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) apontam que hoje no município, quase dez mil pessoas trabalham neste setor econômico, o que representa 10,78% da População Economicamente Ativa (PEA). Este é um índice elevado e que já demonstra, ao menos estatisticamente, a importância que o transporte internacional de cargas adquiriu dentro da economia local. Foram pesquisados e analisados os dados sobre o fluxo de caminhões no Porto Seco

Rodoviário, o número de empresas que operam no transporte, a quantidade de empregos gerados e o impacto destes sobre a arrecadação de impostos.

Não obstante a falta de uma política municipal para o setor, o mesmo tem elevada importância para o desenvolvimento da região, sendo muito sensível a instabilidade econômica dos países envolvidos. As principais fontes geradoras de recursos para o município são o setor agropecuário, o de serviços, e o comércio e transporte rodoviário internacional. Os dois primeiros exaustivamente estudados, e o último, motivo deste trabalho, não despertou a atenção dos pesquisadores, existindo pouca literatura sobre o assunto. Este trabalho integrou dados esparsos sobre o tema, voltados para a cidade de Uruguaiana, para tentar comprovar a importância do comércio e transporte internacional para o município.

#### **1.4 A estrutura do trabalho.**

Na primeira parte da pesquisa pretende-se demonstrar a estrutura do comércio exterior no âmbito do MERCOSUL, com ênfase na Argentina por ser o maior parceiro comercial, e o incremento real que o comércio exterior trás para a cidade de Uruguaiana, o quanto é importante para a arrecadação de receitas municipais, a criação de empregos diretos ou indiretos, e as políticas públicas para o setor.

Na segunda parte trataremos sobre as legislações pertinentes que regulam o comércio e o transporte internacional, suas peculiaridades e o favorecimento a arrecadação federal em detrimento da arrecadação municipal. Apesar dos eventos acontecerem no município, este é o que menos arrecada em relação ao transporte e o comércio internacional.

Por fim, abordaremos todas as entidades particulares, públicas e paraestatais que participam ativamente e fazem acontecer o comércio e o transporte na fronteira oeste, a grande movimentação financeira e os milhares de empregos que são gerados na região.

Para analisar e dimensionar a importância do PSR para a economia da cidade de Uruguaiana e avaliar o retorno em impostos diretos e indiretos para o município, foi solicitados e analisados dados das principais entidades ligadas ao comércio exterior, tais como Receita Federal, Associação dos Transportadores, Sindicatos das

categorias, Prefeitura municipal, e dados disponíveis em sites especializados, periódicos e informativos.

A pesquisa procurou demonstrar que apesar da grande importância do Transporte Internacional em Uruguaiana, o impacto na arrecadação dos impostos diretos pelo município é baixa em função da legislação que privilegia a arrecadação federal, pois a cidade só tem o retorno do Imposto Sobre Serviços que não ultrapassa a 10% do orçamento municipal como é demonstrado no Portal da Transparência no site do município.

Em geral todas as ações adotadas para dinamizar o transporte internacional, melhorar a logística, diminuir tempo de viagem e custos das empresas, apontam para a direção de medidas como a extinção de armazéns e depósitos na cidade, substituição de serviços diretos por terceirização dos mesmos, maior utilização do PRS, e cargas completas, inspecionadas e lacradas no local de embarque, ocasionando um menor tempo de parada em Uruguaiana, medidas estas, que levarão no futuro a diminuição da arrecadação ou dos gastos e consumo de todos os envolvidos na cadeia do transporte internacional na cidade.

Este trabalho pretende investigar a importância do transporte e do comércio internacional e as suas consequências e impactos para a cidade de Uruguaiana-RS

## 2 JUSTIFICATIVA

O terminal aduaneiro de Uruguaiana, popularmente conhecido como Porto Seco Rodoviário (PRS), é, atualmente, o maior do gênero na [América Latina](#), e o terceiro maior do mundo. Administrado pela empresa Columbia, a qual também administra as Estações Aduaneiras de Interior (EADI) de Jaguarão e Santana do Livramento (RS) desde 2003. A quase totalidade do Transporte Rodoviário Internacional entre Argentina, Brasil e Chile passa por Uruguaiana, e desde o ano de 2000, uma parte deste transporte utiliza a rota de São Borja. Em função da EADI Sul em Uruguaiana, estabeleceram-se no município diversos escritórios de despachantes aduaneiros, garagens, armazéns e terminais de empresas de transporte, e uma variada gama de serviços para atender a uma população flutuante que varia de duas a três mil pessoas que permanecem de um a cinco dias em média, morando nos caminhões parados na EADI sul ou nos hotéis da periferia do Porto Seco.

Este movimento imenso de pessoas e caminhões tem deixado pouco retorno direto para os cofres municipais em função de uma legislação federal aduaneira que privilegia a origem das cargas ou a cidade da sede da Empresa transportadora conforme a Associação Brasileira dos Transportadores Internacionais e a verificação da peça orçamentária da Prefeitura Municipal de Uruguaiana. Assim, fez-se necessário verificar qual incremento real que o comércio exterior trás para a cidade de Uruguaiana, e o quanto é importante para a arrecadação de receitas municipais, a criação de empregos diretos ou indiretos, e as políticas públicas para o setor.

### 3 OBJETIVOS

#### 3.1 OBJETIVO GERAL

- ✓ Analisar e dimensionar a importância do Porto Seco para a economia da cidade de Uruguaiana, Rio Grande do Sul.

#### 3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Determinar a proporção de caminhões-trator por município no Rio Grande do Sul e compará-la ao número populacional de cada município;
- ✓ Descrever e analisar o fluxo de caminhões do transporte rodoviário municipal da cidade de Uruguaiana, RS durante o ano de 2011;
- ✓ Identificar as entidades envolvidas com o transporte internacional na cidade de Uruguaiana;
- ✓ Descrever a movimentação de pessoal na Estação Aduaneira de Uruguaiana durante o ano de 2011;
- ✓ Verificar a movimentação financeira produzida na Estação Aduaneira de Uruguaiana durante o ano de 2011;
- ✓ Analisar o impacto do transporte internacional sobre a arrecadação de tributos municipais diretos em Uruguaiana;
- ✓ Observar o impacto do comércio internacional sobre a geração de empregos diretos e indiretos no município de Uruguaiana;
- ✓ Verificar a remuneração dos trabalhadores dos setores envolvidos no comércio internacional em Uruguaiana.

## 4 REVISÃO DA LITERATURA

### 4.1 TRANSPORTE, UM BREVE HISTÓRICO

Transporte é o deslocamento de pessoas e pesos de um local para outro. Nos primórdios da Humanidade todos os pesos eram transportados pelo próprio Homem, de acordo com a sua limitada capacidade física.

Após ter começado a permutar mercadorias, alguns animais foram domesticados e utilizados para ampliar essa capacidade de transporte. Com o advento da agricultura, as mercadorias disponíveis para serem trocadas se diversificaram cada vez mais. Impulsionada pela necessidade, o ser humano inventou a roda e começou a construir veículos que, puxados por animais domésticos, multiplicavam a capacidade de carga transportada de uma única vez. Ao longo do tempo, em decorrência de maiores dificuldades na negociação das trocas, inúmeros materiais então disponíveis foram utilizados como referencial de valor, gerando crescentes demanda por transporte e impondo ao Homem que aprendesse a construir e aperfeiçoar veículos de diferentes velocidades e capacidades de carga.

Hoje há uma clara percepção que o transporte está diretamente relacionado ao desenvolvimento da civilização moderna, integrando o perfeito funcionamento de qualquer sociedade; serve também como instrumento básico de fomento para o desenvolvimento econômico de uma região produtora e a consumidora. Sabe-se que sua indisponibilidade pode inviabilizar uma região produtora, mesmo quando há fortes demandas desses produtos em outros locais. Rodrigues (2011, p. 15 e 16).

A concentração no modal rodoviário é uma das características principais do transporte de carga no Brasil e é, em geral, atribuída à opção do governo pelo investimento prioritário em rodovias nas décadas de 1950 a 1970, período de implantação da indústria automobilística no país. Mesmo que o PNLT (Plano Nacional de Logística e Transporte) seja plenamente concretizado, o modal rodoviário deverá permanecer como predominante na matriz de transporte de carga no país. Além disso, o horizonte previsto de mudança é de, pelo menos, duas décadas. Assim, é provável que os padrões de eficiência e produtividade do transporte de



carga do Brasil continuem a ser determinados, por muitos anos ainda, pelo desempenho do transporte rodoviário. Segundo o PNLT, coordenado conjuntamente pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério da Defesa, o transporte rodoviário de carga responde, atualmente, por 58% do total (BNDES, 2008).

A cidade de Uruguiana está localizada na região oeste do RS, fazendo fronteira com a cidade de Passos de Los Libres da Argentina, a ponte que liga os dois países e as duas cidades possui 1419m e foi inaugurada em 21 de maio de 1947, recebe os nomes de Presidente Getúlio Vargas para o lado brasileiro e de Presidente Agustín Justo para o lado argentino. Uruguiana foi escolhida como a principal rota do Mercosul em virtude da facilidade de acesso e das opções de estradas que ligam o município ao país. Nos quadros abaixo estão as principais rotas e a distancia dos centros industriais do sul e sudeste do Brasil, bem como as distâncias das principais cidades ou localidades do Chile, Uruguai e Argentina. Não consta as localidades do Paraguai, pois Uruguiana não faz parte das rotas de acesso aquele país.

Tabela 1

ORIGEM	ROTAS UTILIZADAS	DISTANCIA
Porto Alegre-RS	Br 290	624 km
São Paulo-SP	Serra- Br 116, 285 e 472 Litoral- Br 290 e 101	1.540 km 1.830 km
Rio de Janeiro - RJ	Serra- Br 116, 285 e 472 Litoral- Br 290 e 101	1.970 km 2.200 km
Belo Horizonte - MG	Serra- Br 116, 285 e 472 Litoral- Br 290 e 101	2.180 km 2.300 km

Fonte: Brasil, mapa rodoviário, 2010

#### Uruguiana a Localidades no Chile em Km

Antofagasta	3.223
Concepción	2.496
Los Andes	1.882
Santiago	1.957
Temuco	2.660
Valparaíso	2.022
Viña del Mar	2.084

### Uruguiana a Localidades no Uruguai em Km

Bella Union	80
Colonia del Sacramento	668
Fray Bentos	467
Mercedes	499
Montevideo	727
Nueva Palmira	575
Paysandu	342

### Uruguiana a Localidades na Argentina em Km

Buenos Aires	740 (1)
Comodoro Rivadavia	2.390
Concepcion del Uruguay	394
Concordia	267
Cordoba	873
Corrientes	440
Gualeguaychu	468
La Plata	816
Mar del Plata	1.164
Mendoza	1.542
Mercedez	714
Parana	527
Posadas	372
Pto. Iguazu	666
Resistencia	452
Rosario	727
Salta	1.531
San Carlos Bariloche	2.034
Santa Fe	562
Santo Tome	202
Tucuman	1.218

(1) Via Passo de Los Libres-Argentina. Saindo pela Barra do Quarai - Bella Union são 670Km, mas aumenta em muito o tempo por ter que fazer a entrada e a saídas do Uruguai.

Fonte: Fronteiras Logísticas e as distâncias do Mercosul

## 4.2 A CRIAÇÃO DO MERCOSUL

Segundo José Elder Machado da Silva, Pós-graduado em Controladoria pela UFRGS e Educação Profissionalizante pelo SENAC(Serviço Nacional do Comércio), em seu artigo para o informativo Aduaneiro News, número 023 de junho de 2011(p.5), afirma que a idéia da integração econômica persegue a humanidade desde Adam Smith, que defendia a abertura dos mercados e a livre concorrência.

Nesta linha de pensamento, em 1986, O Brasil e a Argentina assinaram o PICE – (Programa de Integração e Cooperação Econômica), que em 1988 levou a assinatura do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, estabelecendo o prazo de dez anos para os signatários harmonizarem as políticas comerciais, industriais, aduaneiras, etc.

Entretanto, em 1990, devido às razões políticas, os rumos foram alterados com a assinatura do acordo de Complementação Econômica, mas tarde em 1991 foi assinado o tratado de Assunção. Estava criado o MERCOSUL.

O Mercado Comum do Sul foi criado em 26 de março de 1991 em Assunção no Paraguai, hoje é constituído pela a Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela, e está em análise a entrada de dois novos membros, a Bolívia e o Chile. Seu principal objetivo era de integrar os países do cone sul e criar uma área de livre comércio e trânsito entre os países signatários do acordo, através da eliminação de barreiras comerciais e a criação de tarifas comum para o comércio entre o bloco.

O MERCOSUL incentivou fortemente o comércio bilateral entre Brasil e Argentina, consagrando o país vizinho como segundo parceiro comercial no mundo, atrás apenas dos Estados Unidos da América, o que fez de Uruguai uma cidade estratégica para este comércio, sendo a principal travessia das cargas rodoviárias e a única para as cargas ferroviárias, esta última, apesar da sua importância, não será objeto de análise deste trabalho.

A importância do transporte de carga levou a criação do ATIT(Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre), firmado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru, e Uruguai que regulamenta o transporte rodoviário e o ferroviário. No Brasil, a ANTT (Agencia Nacional de Transporte Terrestre), é a responsável pela execução do tratado, da fiscalização do transporte terrestre e dos direitos e obrigações dos usuários e transportadores (LOPES, 2000).

### 4.3 TRANSPORTE INTERNACIONAL E O COMÉRCIO EXTERIOR

Não se pode falar em transporte internacional sem falar sobre o comércio exterior, não existe como vender mercadorias para o exterior sem ter como entregá-la no destino. Os itens mais importantes, e que são decisivos para concluir a compra ou a venda de determinado produto, além do preço, é também, o prazo de entrega e as condições de como esta mercadoria será entregue. O transporte rodoviário internacional vive em função das vendas entre os países do Mercosul, crescendo mais quanto maiores forem as trocas entre seus membros. Todas as crises cambiais, fiscais ou financeiras, de políticas internas ou externas, que abalarem os países do cone sul da América, irão obrigatoriamente abalar o transporte internacional.

Os empresários do setor estarão sempre olhando para o futuro, e preocupados com os rumos da economia não só a brasileira, mas também a argentina e chilena, principais destino ou origem das mercadorias que passam diariamente por Uruguiana.

Para o TRIC (Transporte Rodoviário Internacional de Cargas), não é interessante que um país tenha um grande superávit financeiro no comércio exterior sobre os demais membros do MERCOSUL. O superávit é indicação de dificuldade de conseguir carga de retorno, o que aumenta os preços dos fretes e em consequência a logística internacional.

As empresas brasileiras já estão enfrentando este problema, quase 25% dos caminhões que cruzam por Uruguiana tem dificuldade de conseguir cargas para retornarem ao país, cabendo aos gerentes operacionais o dilema de optarem por rodarem vazios ou prolongarem sua estada na Argentina ou no Chile, independente da opção adotada, é certo que haverá a diminuição dos lucros.

A situação ideal para o TRIC é uma realidade difícil de ser alcançada, seria de uma igualdade nas trocas entre os países do MERCOSUL, o que garantiria na teoria a certeza de ter cargas para o retorno, ou seja, não rodar vazio.

Analisando os dados do SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior) da Receita Federal do Brasil, nota-se que o comércio com o MERCOSUL é realizado praticamente pelas regiões sul e sudeste através dos modais rodoviários e ferroviários. A maior parte das cargas que circulam entre os países do MERCOSUL

utilizam o modal rodoviário em função da proximidade dos centros de origem ou destino dos produtos e da boa qualidade da malha rodoviária que interligam estes polos.

Cláudio Kretzmann, Diretor da G4 Soluções, comenta em seu artigo que:

A Argentina é um importante parceiro comercial do Estado. Nos últimos cinco anos (2006-2010) exportamos para a Argentina cerca de US\$(Dólares) 8 bilhões e importamos US\$ 15,4 bilhões, com isso podemos deduzir que o RS(Rio Grande do sul) é o grande parceiro da Argentina na América do Sul, já que 28% das importações do RS no período são de origem Argentina. No ano de 2010, o Brasil da Argentina importou US\$ 14,4 bilhões, o equivalente a 21% do total das exportações dos nossos vizinhos, e em contrapartida, lhe exportamos US\$ 18,8 bilhões, ou seja, 9,2 do total das exportações brasileiras, o que equivale a dizer que 33% do total das importações argentinas são de origem brasileira. Aqui, temos uma situação inversa à do RS; a Argentina é a grande parceira do Brasil na América do Sul. (Informativo Aduaneiro news nº 25 - outubro de 2011, p.17)

A importância de Uruguiana no contexto do comércio internacional, pode ser percebida pelos números divulgados pela ABTI, que tem como fonte a Receita Federal do Brasil. Em 2010 o Brasil exportou para a Argentina via Uruguiana, 5,74 bilhões de dólares de um total de 18,8 bilhões, e importou via Uruguiana, 3,4 bilhões de dólares de um total de 14,4 bilhões, ou seja, 27,6% do comércio internacional entre Brasil e Argentina passou rodando por Uruguiana, pois estes dados referem-se somente ao transporte internacional rodoviário.

Para Rodrigues (2011 p.18, 27 e 28) o fator custo do transporte é o mais importante na composição dos gastos logísticos, absorvendo até 60% do mesmo e 9% à 10% do PNB(Produto Nacional Bruto). Assim, a contratação de serviços de transporte deve buscar eficiência e qualidade e o melhor modal disponível entre os existentes, que são:

- a) Rodoviário;
- b) Ferroviário;
- c) Fluvial ou lacustre: por lagos e rios;
- d) Marítimo;
- e) Aquaviário: quando abranger num só modal o marítimo e o fluvial ou lacustre;
- f) Aéreo; e
- g) Dutoviário;

Ainda segundo o mesmo autor, decisão sobre qual o melhor modal a ser escolhido para o transporte, levará em conta as seguintes variáveis:

- a) natureza e características da mercadoria;
- b) tamanho do lote;
- c) restrições dos modais;
- d) disponibilidade e frequência do transporte;
- e) valor do frete;
- f) índice de faltas e/ou avarias(taxas de sinistralidade); e
- g) nível do serviço prestado.

O transporte rodoviário é o mais simples e eficiente, porém tem elevado consumo de combustível, e segundo estudo da Associação Brasileira de Logística, o mesmo é recomendado para distâncias até 500km (Quilômetro), para distância maiores o ideal seria os modais ferroviários ou por água. O transporte rodoviário em Uruguaiana ainda enfrenta dois fortes concorrentes, que são o transporte ferroviário operado pela ALL (América Latina Logística) e o CUF (Centro Unificado de Fronteira) de São Borja, que vem crescendo em movimentação de carga em função do tempo menor para os despachos aduaneiros.

Já o transporte ferroviário está sendo redescoberto pelas empresas em função de custos, pesquisa do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do RS, apontam que os caminhões ainda detém 66% do volume nacional de carga e os valores perfazem 5,6% do PIB (Produto Interno Bruto) nacional, mas que o investimento em ferrovias está crescendo e deve chegar a R\$ 11,6 bilhões em 2012, tornando a ferrovia a primeira alternativa quando se pensa em diversificação. Segundo Rodrigues Vilaça, presidente executivo da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), o transporte ferroviário no RS cresceu 284% de 1997 a 2011, e descontando a inflação, as tarifas cobradas são de 30% à 35% inferiores as praticadas em 1996.

Com o aumento do transporte ferroviário, os fretes poderão ficar ainda mais baratos. A ALL tem tradicionais clientes no RS para o transporte de grandes volumes de cargas a granel, como soja, trigo, milho, fertilizantes e arroz, mais o transporte de produtos industrializados vem crescendo substancialmente em setores como frigoríficos, siderúrgicos, petroquímicos, papeis, celuloses, materiais de embalagens, combustíveis, construção civil, alimentos, madeira e polietileno, entre

outros menos importantes. Hoje o porto de Rio Grande recebe mensalmente a média de 1170 vagões com cargas para a exportação.

Em Uruguaiana foi criado o trem expresso, composição com 45 vagões, que parte em rota direta da cidade para o terminal da Brado Logística em Tatuí-SP. Com a privatização das ferrovias em 1997, a ALL adquiriu o direito de explorar todas as ferrovias da região sul, e posteriormente também adquiriu 8.500 km da malha da região centro-oeste da Argentina, comprando a ferrocarriles BAP (Buenos Aires al Pacífico) e a FMGU (Ferrocarriles Mesopotámico General Urquiza), compondo o que se pode denominar de Ferrovia do MERCOSUL, integrando o RS a Buenos Aires, passando por Mendoza e Rosário, até a fronteira com o Chile. Partindo de Sumaré, grande São Paulo, suas composições levam cargas para Montevideú, via Santana do Livramento, e Buenos Aires via Uruguaiana, num tempo de oito dias, tornando-se uma nova opção para os exportadores, e uma forte concorrente para o Porto Seco de Uruguaiana (Rodrigues 2011, p. 60 e 61).

#### **4.3.1 Porto seco rodoviário de Uruguaiana**

Portos secos, por definição, são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro.

As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias, bem assim a prestação de serviços conexos, em porto seco, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão.

A execução das operações e a prestação dos serviços conexos serão efetivadas mediante o regime de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras e consumidoras. No porto seco são também executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço

aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no País. A prestação dos serviços aduaneiros em porto seco próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte (Receita Federal do Brasil, 2012).

O maior PSR (Porto Seco Rodoviário do Brasil) ou EADI-SUL (Estação Aduaneira de interior) como queiram, está localizado em Uruguiana sobre a administração da empresa Elog do grupo Columbia, que administra os galpões, os depósitos, os pátios de circulação e estacionamentos, onde também funcionam a Receita Federal do Brasil, Vigilância Sanitária, Ministério da Agricultura, Emater(Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural), Banco do Brasil e outros bancos comerciais, salas para despachantes aduaneiros e outros órgão de apoio.

O PSR em Uruguiana possui uma área de 167.000metros quadrados e capacidade de estacionamento de até 880 caminhões. O trabalho funciona bem na parte privada das Estações Aduaneira de Interior, mas é um pouco moroso devido à burocracia governamental dos países envolvidos, que varias vezes utilizaram-se das Estações aduaneira para disfarçadamente regularem o comercio exterior, através da demora de até 90 dias para liberarem as autorizações de importações quando pelo acordo do MERCOSUL, não deveriam ser necessárias solicitarem antecipadamente, e em caso de solicitação, deveriam ser despachadas no tempo máximo de quinze dias.

Exemplos recentes aconteceram com a exportação de calçados do estado do Rio Grande do Sul para a Argentina, onde não houve impedimento da importação, até para evitar uma ação a OMC (Organização Mundial do comércio), e possíveis retaliações do Brasil, mas os tramites burocráticos do lado do país importador, no caso a Argentina, resultou em atrasos de até 180 dias para a liberação da carga, ocasionado custo adicional para as empresas produtoras, de transporte, de serviços e de seguros, como foi divulgado pela grande mídia.

Marcos Simão Figueira (1996) afirma que as Estações Aduaneiras deveriam ser ágeis e modernas, preocupadas com o funcionamento de toda a estação, e não só com a arrecadação de impostos e taxas, o maior exemplo é que a fiscalização e a liberação de cargas encerram-se sábado ao meio dia e só retornam na segunda feira, também não funcionando em feriados, o que serve para aumentar as filas de caminhões e os custos para as empresas.



A burocracia da Estação Aduaneira de Uruguaiana especificamente e a lentidão da liberação de alguns processos que podem levar até quinze dias, como citado anteriormente, forma a chamada população flutuante de Uruguaiana, que conforme a época varia de mil a duas mil pessoas, ou até mais, morando dentro dos caminhões, nos bares e hotéis da periferia do Porto Seco, consumindo produtos locais, fazendo girar a economia da cidade, mas também causando transtorno principalmente em função da proliferação das casas de prostituição próximas ao Porto Seco, o aumento do consumo de drogas e da violência na área.

#### 4.4 A LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA QUE INCIDE NO TRANSPORTE INTERNACIONAL E NO COMÉRCIO EXTERIOR

O Transporte Internacional propicia três impostos direto ao município, o ISS, o IPVA e o ICMS. O ISS é recolhido pelos prestadores de serviços no setor de transporte e comércio exterior, entre outros citamos:

- a) Despachantes Aduaneiros;
- b) Empresas fornecedoras de mão-de-obra para carga ou descargas, avulsos ou sindicalizados;
- c) Empresas de segurança patrimonial, alarmes e de escolta armada;
- d) Comercio de combustíveis e lubrificantes; e
- e) Varejo, hospedarias, hotéis, bares e restaurantes principalmente os do entorno do PSR.

Quanto ao ICMS, ele incide sobre o valor do preço da mercadoria importada que será devido onde a mesma for desembarçada ou armazenada, normalmente na sede do importador, e sobre o valor do frete onde ele foi contratado, prestado o serviço ou na sede da empresa de transporte. A exportação é desonerada de impostos. O ICMS sobre o frete no transporte internacional para a exportação, apesar de desonerado é contabilizado para o calculo do índice de participação do município no FPM/ICMS, para compensar o que o município deixou de arrecadar.

A legislação que regula o recolhimento do ISS e do ICMS sobre o Transporte Internacional, a exportação e a importação, com repercussão sobre a arrecadação do Município de Uruguaiana, é a seguinte:

#### 4.4.1 Do IPI

O imposto sobre produtos industrializados (IPI) incide sobre produtos industrializados, nacionais e estrangeiros.

São imunes da incidência do IPI:

[...] II – os produtos industrializados destinados ao exterior;

São obrigados ao pagamento do IPI como contribuinte:

[...] I – o importador, em relação ao fato gerador decorrente do desembaraço aduaneiro.

Fato gerador do IPI é o desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira (Fonte: Portal Tributário).

#### 4.4.2 Do ICMS

O imposto incide sobre:

[...] VI – a entrada de mercadoria importada do exterior, por pessoa física ou jurídica, ainda quando se tratar de bem destinado a consumo ou ativo permanente do estabelecimento;

VII – o serviço prestado no exterior ou cuja prestação se tenha iniciado no exterior;

O imposto não incide sobre:

[...] II – operações e prestações que destinem ao exterior mercadorias, inclusive produtos primários e produtos industrializados semi-elaborados, ou serviços;

[.....] b) armazém alfandegado ou entreposto aduaneiro.

Local da prestação do serviço para apuração do imposto no caso do transporte:[.....]

a) onde tenha início a prestação;

[...] IV – tratando-se de serviços prestados ou iniciados no exterior, o do estabelecimento ou do domicílio do destinatário.

[...] VI – do ato final do transporte iniciado no exterior;

{...} b) compreendidos na competência tributária dos Municípios e com indicação expressa de incidência do imposto da competência estadual, como definido na lei complementar aplicável,

- [...] IX – do desembaraço aduaneiro das mercadorias importadas do exterior;
- X – do recebimento, pelo destinatário, de serviço prestado no exterior;
- XI – da aquisição em licitação pública de mercadorias importadas do exterior apreendidas ou abandonadas (Fonte: Portal Tributário).

#### **4.4.3 Do COFINS**

Art. 2o As contribuições instituídas no art. 1o desta Lei não incidem sobre:  
[...] X - o custo do transporte internacional e de outros serviços, que tiverem sido computados no valor aduaneiro que serviu de base de cálculo da contribuição.

Art. 5o São contribuintes:

- I - o importador, assim considerada a pessoa física ou jurídica que promova a entrada de bens estrangeiros no território nacional;
- II - a pessoa física ou jurídica contratante de serviços de residente ou domiciliado no exterior; e
- III - o beneficiário do serviço, na hipótese em que o contratante também seja residente ou domiciliado no exterior.

Art. 6o São responsáveis solidários:

- II - o transportador, quando transportar bens procedentes do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno;
- III - o representante, no País, do transportador estrangeiro;
- V - o expedidor, o operador de transporte multimodal ou qualquer subcontratado para a realização do transporte multimodal.

#### **4.4.4 Do ISS**

O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços

constantes da lista anexa à Lei Complementar 116/2003, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador, A alíquota máxima é de 5%.

O ISS não incide sobre as exportações de serviços para o exterior do País, são tributáveis os serviços desenvolvidos no Brasil, cujo resultado aqui se verifique, ainda que o pagamento seja feito por residente no exterior.

a) Listas de Serviços Sujeitos ao ISS Relacionados com o Transporte Internacional.[....]

- 1) Serviços prestados mediante locação, cessão de direito de uso e congêneres.
- 2) Locação, sublocação, arrendamento, direito de passagem ou permissão de uso, compartilhado ou não, de ferrovia, rodovia, postes, cabos, dutos e condutos de qualquer natureza.
- 3) Serviços de intermediação e congêneres.
- 4) Agenciamento, corretagem ou intermediação de câmbio, de seguros, de cartões de crédito, de planos de saúde e de planos de previdência privada.
- 5) Representação de qualquer natureza, inclusive comercial.
- 6) Serviços de guarda, estacionamento, armazenamento, vigilância e congêneres.
- 7) Guarda e estacionamento de veículos terrestres automotores, de aeronaves e de embarcações.
- 8) Vigilância, segurança ou monitoramento de bens e pessoas.
- 9) Escolta, inclusive de veículos e cargas.
- 10) Armazenamento, depósito, carga, descarga, arrumação e guarda de bens de qualquer espécie.
- 11) Lubrificação, limpeza, lustração, revisão, carga e recarga, conserto, restauração, blindagem, manutenção e conservação de máquinas, veículos, aparelhos, equipamentos, motores, elevadores ou de qualquer objeto (exceto peças e partes empregadas, que ficam sujeitas ao ICMS).
- 12) Recondicionamento de motores (exceto peças e partes empregadas, que ficam sujeitas ao ICMS).
- 13) Recauchutagem ou regeneração de pneus.
- 14) Recrutamento, agenciamento, seleção e colocação de mão-de-obra.
- 15) Fornecimento de mão-de-obra, mesmo em caráter temporário, inclusive de empregados ou trabalhadores, avulsos ou temporários, contratados pelo prestador de serviço.

16) Serviços de terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, movimentação de passageiros, mercadorias, inclusive suas operações logística e congêneres.

17) Serviços de desembaraço aduaneiro, comissários, despachantes e congêneres (Portal Tributário, 2012).

#### **4.4.5 Da incidência de tributos na importação**

A exportação é desonerada, existindo a compensação aos estados e municípios pelo que deixar de arrecadar, pois não se exporta imposto. Sobre a importação existe tributação, para que os produtos importados tenham a equivalência de preços com os produzidos no país.

Os tributos que incidem sobre a importação de produtos e serviços no Brasil são os relacionados a seguir:

- a) (Imposto sobre Importação) - calculado sobre o valor aduaneiro, com alíquotas variáveis.
- b) IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) - calculado conforme a tabela do IPI, que varia conforme o grupo que se insere o produto.
- c) ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), alíquota variável segundo as alíquotas vigentes no Estado em que o desembaraço aduaneiro é procedido.
- d) PIS (Programa de Integração social), a alíquota geral de 1,65%, existindo alíquotas específicas para determinados produtos.
- e) COFINS - Importação (Lei nº 10.865/2004) - alíquota geral de 7,6%, existindo alíquotas específicas para determinados produtos.
- f) ISS (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza) - alíquota de 5% sobre a importação de serviço proveniente do exterior do País especificadas na Lei complementar 116/2003.
- g) IOF (Imposto sobre Operações Financeiras) - devido sobre a compra de moeda estrangeira, na liquidação da operação de câmbio para pagamento da importação de serviços, devido à alíquota de 0,38% (Portal Tributário, 2012).

Analisando a legislação aplicada ao TRIC e ao Comércio Exterior. Verifica-se que a mesma privilegia fortemente a arrecadação federal, e a desoneração das

exportações de mercadorias ou serviços, para torna-las competitivas reduz a arrecadação municipal, e o instituto do fundo de compensação pela perda da arrecadação em função da desoneração das exportações, não tem compensado satisfatoriamente os estados e municípios.

## 5 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

### 3.1 TIPO DE ESTUDO

Estudo de caso sobre o Transporte Internacional em Uruguaiana, foi dirigido para consolidação de dados financeiros que influenciam na economia do município. O município tem sua economia baseada nos segmentos dos serviços, setor agropecuário e do transporte e comércio internacional. O estudo procurou quantificar em valores e números de empregos a importância do mesmo para a cidade.

### 3.2 PLANO DE COLETA DE DADOS

Os dados foram coletados em periódicos, informativos e sites especializados das instituições públicas ou paraestatal que operam no comércio ou transporte internacional. Também foram coletados junto a Receita Federal do Brasil, a Empresa Elog/Columbia que opera o PSR, a Prefeitura Municipal, a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, e bibliografia específica sobre o assunto. Fora do município foram coletados dados na ANTT, IBGE e DENATRAN.

Também foram realizadas visitas aos sindicatos dos trabalhadores da categoria, o Sindimercosul, as cooperativas de motoristas e as associações patronais. Na prefeitura não foi disponibilizados os dados específicos do ISS que são recolhidos de acordo com os códigos existentes na legislação citados no item 2.4.4 (p. 24) A PM de Uruguaiana apresenta a totalização do ISS, mas não forneceu os valores arrecadados com o Transporte e comércio internacional o que dificultou a pesquisa.

Existem diversas obras literárias que abordam o transporte no Brasil em território nacional, ou o internacional de modo geral, bem como sobre o comércio exterior. No tocante ao transporte internacional não encontrei nenhuma obra literária

ou estudo que trate sobre o comércio e o transporte voltados exclusivamente para Uruguaiana. Apesar de ser o maior PSR do Brasil e estar entre os maiores da América Latina, ainda não despertou a atenção devida para estudo sobre o foco econômico.

Diverso estudo envolvendo o PSR e o terminal ferroviário da ALL, foram desenvolvidos na área de saúde, principalmente na conscientização e prevenção de doenças sexualmente transmissíveis, combate a Dengue e os problemas que mais atingem esta categoria profissional, tais como; a obesidade, a circulação sanguínea e os da coluna cervical, todos em função da postura, alimentação e das longas jornadas ao volante do caminhão.

### 5.3 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

As informações foram analisadas e processadas, dando ênfase nas que se relacionaram com o município de Uruguaiana. Destarte todas as afirmações sobre a importância do transporte Internacional para o município, dados mais conclusivos não foram obtidos, em função de estudos nesta área serem recentes. Conseguiu-se comprovar o grande número de caminhões tipos carretas, emplacados em Uruguaiana e destinados ao transporte internacional, o elevado número de despachantes e empresas de transporte aqui localizadas e de trabalhadores de aérea afins. Os principais dados foram obtidos junto a ABTI, o Sindimercosul, o SDAERGS e a Elog.

Críticas e informações colhidas durante as entrevista ou visitas, que não puderam ser comprovadas com dados ou fontes confiáveis, ou que necessitavam de maiores pesquisas, apesar de importantes, não integraram este trabalho.



## 6 RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 6.1 PROPORÇÃO DE CAMINHÕES-TRATOR POR MUNICÍPIO NO RIO GRANDE DO SUL

Consta no quadro abaixo os oito municípios com maior quantidade de caminhões trator (carreta) emplacados. Em função de sua capacidade de carga, a quase totalidade dos veículos utilizados no TRIC são carretas. A coluna 2 foi inserida para se ter a idéia do números de caminhões em relação aos habitantes, e a coluna 5 e 6 nos mostram que Uruguaiana é a 13<sup>o</sup> cidade do Rio Grande do Sul em população, mas é a 5<sup>o</sup> em número de caminhões emplacados no estado e 50<sup>o</sup> no Brasil, demonstrando a força do transporte no município.

Tabela 1: Número de caminhões-trator em relação à população das principais cidades gaúchas no ano de 2011

Município	População / 2011	Classificação por nº habitantes	Nº de Caminhões-trator emplacados	Classificação por nº de Carretas em relação ao RS	Classificação por nº de Carretas em relação ao Brasil
Porto Alegre	1.409351	1 <sup>o</sup>	2437	2 <sup>o</sup>	29 <sup>o</sup>
Caxias do Sul	435.564	2 <sup>o</sup>	2508	1 <sup>o</sup>	27 <sup>o</sup>
Pelotas	328.275	3 <sup>o</sup>	1746	4 <sup>o</sup>	44 <sup>o</sup>
Canoas	323.827	4 <sup>o</sup>	2311	3 <sup>o</sup>	30 <sup>o</sup>
Uruguaiana	125.435	13 <sup>o</sup>	1573	5 <sup>o</sup>	50 <sup>o</sup>
Passo Fundo	184.826	12 <sup>o</sup>	942	6 <sup>o</sup>	91 <sup>o</sup>
Bento Gonçalves	107.278	18 <sup>o</sup>	844	7 <sup>o</sup>	101 <sup>o</sup>
Rio Grande	197.228	11 <sup>o</sup>	799	8 <sup>o</sup>	109 <sup>o</sup>

Fonte: DENATRAN e FEE/RS, 2012

## 6.2 FLUXO DE CAMINHÕES DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DA CIDADE DE URUGUAIANA, RS DURANTE O ANO DE 2011

No quadro extraído da ABTI (Associação Brasileira dos Transportadores Internacionais) consta o total de movimentação de caminhões que passaram pelo Porto Seco de dezembro de 2010 a novembro de 2011, dados estes contabilizados pela Receita Federal do Brasil. Observando o quadro, chama a atenção a grande diferença de movimentação de cargas para exportação, totalizando 100.374 caminhões contra 57.617 utilizados para a importação de mercadorias, esta diferença acontece porque além do superávit da balança comercial em relação a Argentina, o Brasil utiliza-se da Estação Aduaneira de Uruguaiana para exportar para o Chile e alguns tipo de cargas para o Peru e Bolívia (ANEXO A).

Descontando as tardes de sábado, os domingos e feriado nos últimos doze meses em que a Estação Aduaneira de Uruguaiana não funcionou, ou seja, não teve liberação de entrada ou saída de cargas, o número médio diário de caminhões foi de 572,4 veículos de carga chegando ao Porto Seco de Uruguaiana para importação ou exportação, considerando que o tempo médio de espera para liberar o caminhão varia de um dia e meio a três dias, nas cargas que não precisam de verificação prévia da RFB ou precisam parcial, e de três à cinco dias para cargas que necessitam da verificação total antes da liberação, e que a mesma nem sempre é sinônimo de partida para os caminhoneiro, pois depende fundamentalmente da hora que foi lançada no sistema, é possível afirmar que sempre existirá um estoque de caminhões represado em Uruguaiana, variando entre 1000 à 1500 veículos.

Estes dados levaram as empresas de transporte a dar preferência pela contratação de motoristas de Uruguaiana, sempre que o mesmo tenha a formação e o perfil necessário, pois a parada no Porto Seco, que pode demorar dias, deixa de ser um stress a mais para o motorista que é da cidade e aproveita para passar este tempo com sua família. Os números citados são superiores a capacidade do PSR, que é limitada a 880 caminhões, porém os pátios das cooperativas e das empresas, e os estacionamentos dos postos de combustíveis também são utilizados antes da inspeção alfandegária, ou após a liberação pelas duas aduanas, antes de seguir viagem.

### 6.3 ENTIDADES ENVOLVIDAS COM O TRANSPORTE INTERNACIONAL NA CIDADE DE URUGUAIANA

É inegável a importância do TI e do Comércio exterior para o município, esta importância é reconhecida e materializada pelo número de entidades existente hoje em Uruguaiana, são mais de dez envolvidas diretamente com transporte internacional, que são:

- a) ABTI - Associação Brasileira dos Transportadores Internacional com sua sede em Uruguaiana e seus sócios são as empresas de transporte internacional.
- b) SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial. A unidade de Uruguaiana oferece três cursos técnicos voltados para o comércio internacional;
  - 1) Curso Técnico em Comércio Exterior;
  - 2) Curso de Especialização Técnica em Logística Internacional; e
  - 3) Curso de Auxiliar de Transporte de Comércio Exterior, formação inicial e continuada.
- c) SEST/SENAT - Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, voltado para os trabalhadores no transporte, atuando na área de educação, saúde, esporte, lazer e cultura. São obrigados a contribuir os transportadores rodoviários autônomos e as empresas de transporte rodoviárias. As alíquotas são de 1,5% para o SEST e de 1,0% para o SENAT, calculados sobre a folha de salários ou do rendimento individual.
- d) SDAERGS - Sindicato dos Despachantes Aduaneiro do Estado do Rio Grande do Sul, com sede em Porto Alegre e uma delegacia em Uruguaiana. Não é obrigatório ao despachante aduaneiro sindicalizar-se para atuar no comércio exterior, existe um pequeno número de despachantes autônomos em Uruguaiana e algumas empresas que contratam despachante para seus quadros permanentes.
- e) SINDIMERCOSUL - sindicato dos trabalhadores em transporte Rodoviário de carga seca, líquida, explosiva e refrigerada de linhas internacionais do estado do Rio Grande do Sul. Integram o SindiMercosul os trabalhadores empregados da área do transporte internacional.
- f) SINDICAM - Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens Nacional e Internacional de Uruguaiana, congrega os caminhoneiros autônomos, e segundo seu presidente, Sr. Paulo Dutra possui mais de 120 sindicalizados na cidade.

- g) COTASGU - Cooperativa dos Trabalhadores Autônomos de Serviços Gerais de Uruguaiana Ltda, presidida pelo Sr. Vanderlan Medeiros da Silva, voltada para o Transporte Internacional, possui 210 sócios cooperados com 140 caminhões cadastrados apto a operarem no Mercosul.
- h) SETAL - Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga e Logística da Fronteira, seu presidente atual é o Sr. Elísio Roberto Schmitz Junior, possuindo dezoito empresas de Transporte Internacional sindicalizadas. As mesmas também são associadas a ABTI.
- l) COTRANSCAU - Cooperativa de transportadores de Cargas de Uruguaiana, localizada na Br 290 em frente ao PSR, possuindo estacionamento próprio para mais de 300 caminhões, provavelmente seja a maior cooperativa da fronteira oeste.
- j) COTRIL - Cooperativa dos Trabalhadores Autônomos e Pequenos e Microempresários de Cargas Nacionais e Internacionais Ltda.
- k) ANTT - Agência nacional de transporte terrestre regula todo o transporte no Brasil, em Uruguaiana a documentação pode ser encaminhada através da ABTI que é sua representante local.

As cooperativas citadas acima foram criadas porque a legislação exige para operar no transporte internacional de carga, além do registro na ANTT, a placa vermelha e o Permisso, termo utilizado pelos países de língua espanhola que significa a permissão para transitarem com cargas nos países do Mercosul, e este, só é concedido para veículos registrados por empresas, por autônomos que tenham constituído firma individuais, ou para aqueles vinculados a uma cooperativa apta a operar o transporte internacional, neste caso os proprietários de veículos de carga utilizam o CNPJ da Cooperativa para obter a permissão para trabalharem.

Hoje estas cooperativas assumem funções muito mais abrangentes, desde a regularização de toda a documentação necessária ao TI, passando pela venda de peças de reposição para a manutenção do caminhão, do combustível, lubrificantes, até o agenciamento das cargas. Algumas cooperativas ainda dispõem de planos de saúde, lazer, assistência jurídica, etc.

O ingresso nas cooperativas depende da existência de cargas disponíveis, do pagamento de mensalidade ou porcentagem sobre o frete que sempre é bem menor do que cobram os agenciadores profissionais conforme afirma o artigo abaixo.

[.....] Na busca da redução de custos operacionais e aumento da lucratividade, o carreteiro autônomo encontra nas cooperativas de transportes uma alternativa viável para a sobrevivência num mercado cada vez mais exigente e competitivo. A reunião de autônomos em cooperativas é uma fórmula que tem dado certo, desde que bem administrada, com todos os participantes cumprindo rigorosamente as suas obrigações. Através desse sistema é possível o agenciamento de cargas mediante o pagamento de uma tarifa reduzida, em comparação com os agenciadores profissionais, e de uma série de serviços e produtos conseguidos pela compra em escala e pelo fato das cooperativas não visarem lucros e serem administradas pelos próprios donos.(Revista o Carreteiro, ed. 401/2008).

Alguns caminhoneiros se organizam em cooperativas para a prestação do serviço de frete. Em uma cooperativa típica, um grupo de caminhoneiros, proprietários de seus veículos, oferece o serviço de forma coletiva: os caminhoneiros se alternam no transporte e a renda auferida é dividida entre os cooperados. É a cooperativa que assina o contrato de prestação de serviço e cumpre as formalidades legais. Para o profissional autônomo, pertencer a uma cooperativa tem a vantagem de reduzir os riscos e os custos da atividade e aumentar o valor agregado do serviço. A cooperativa, constituída como pessoa jurídica, tem condições melhores do que o caminhoneiro individual para negociar a contratação do serviço de frete, adquirir seguro para seus associados, realizar convênios com oficinas mecânicas, realizar treinamentos etc.

A situação das cooperativas é intermediária, mais próxima das empresas que dos autônomos. As cooperativas levam vantagem sobre o caminhoneiro individual para financiar a aquisição de veículos. Além do menor risco de crédito, pulverizado entre os associados, há linhas específicas para esse tipo de sociedade, como o CooperFat, com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Também é mais fácil para as cooperativas preencher os requisitos legais para o financiamento.(BNDES 2008)

Por ser um bem de alto valor agregado, o mercado de caminhões está diretamente ligado ao crédito, e em especial, às linhas do BNDES. Atualmente os negócios envolvendo caminhões estão assim divididos:

- 50% das operações são via FINAME;
- 30% via Leasing (incluindo Leasing Finame);
- 10% à vista;
- 8% financiados;
- 2% consórcio.

Obs: O Finame procaminhoneiro é um programa de financiamento por intermédio de instituições credenciadas, para a produção e aquisição de máquinas e equipamentos novos, de fabricação nacional credenciados no BNDES (BNDES, 2009).

#### 6.4 MOVIMENTAÇÃO DE PESSOAL NA ESTAÇÃO ADUANEIRA DE URUGUAIANA DURANTE O ANO DE 2011

Segundo a ELOG, administradora do PSR, aproximadamente cento e setenta empresas de transporte internacional operam com regularidade no terminal aduaneiro de Uruguaiiana, e destas, sessenta e nove tem representação ou escritório na cidade. O PSR possui um sistema informatizado que identifica e registra todo o ingresso de pessoas, caminhões e cargas, emitindo relatórios diários. A empresa informou ainda os impressionantes dados do movimento de pessoal no PSR, os quais se encontram na tabela abaixo.

Tabela 2 Movimentação de pessoal no Porto Seco Rodoviário do município de Uruguaiiana no ano de 2011.

<b>Veículos</b>	<b>Total</b>
Veículos na Exportação	90.109
Veículos na Importação	51.249
Total de veículos no período	141.358
<b>Nacionalidade</b>	<b>Total</b>
Brasileiros	90.109
Argentinos	46.438
Chilenos	4.798
Uruguaios	13

Fonte: ELOG, 2012

A ELOG informou ainda que somente no mês de janeiro deste ano, 29.160 pessoas ingressaram no PSR, o que resulta na média de 972 pessoas por dia entre colaboradores, funcionários dos órgãos intervenientes, visitantes, despachantes e motoristas. No espaço de um ano, circularam pelo local aproximadamente 350.000 pessoas.

Estes números mostram muito bem a importância do transporte internacional e do comércio exterior para a cidade de Uruguaiiana, pois gera

emprego e renda, algo carente entre as cidades da fronteira oeste ou da metade sul, onde talvez Rio Grande seja a grande exceção.

## 6.5 MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA PRODUZIDA NA ESTAÇÃO ADUANEIRA DE URUGUAIANA DURANTE O ANO DE 2011

O anexo B refere-se ao movimento financeiro e da importância estratégica geográfica de Uruguaiana em relação ao comércio no MERCOSUL, dele se extrai que de janeiro a novembro de 2011 passou 137.961 caminhões, com uma movimentação de carga de 2.564.401 toneladas, produzindo uma riqueza de US\$ 9.118.852.246,00. O mesmo quadro também apresenta mês a mês o superávit no Comércio Exterior do Brasil em relações aos demais integrantes do Mercosul, principalmente a Argentina e o Chile, para os quais a principal porta de entrada e saída dos produtos é o Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana. A diferença do número de caminhões na exportação e na importação, se é bom para as contas externas do Brasil, é um grande problema enfrentado para quem opera o TRIC, dificultando o planejamento logístico pela falta de carga de retorno.

## 6.6 IMPACTO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL SOBRE A ARRECADAÇÃO DE TRIBUTOS MUNICIPAIS DIRETOS EM URUGUAIANA

A importância do Transporte Internacional para a cidade de Uruguaiana foi evidenciada pelo Sr. José Carlos Colares Becker, presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, administrador de empresas, diretor executivo da Associação Uruguaiense de Administradores e conselheiro da Fundação de Administradores, pós-graduado em gestão de negócios e sócio e diretor comercial da empresa Transamil Logistics; ao participar do programa Debates pelo Rio Grande promovido pela Radio Gaúcha em junho de 2010, no salão de atos do Colégio Marista Sant'Ana sobre o desenvolvimento da região da fronteira oeste, quando apresentou os seguintes dados:

O comércio exterior representa hoje para Uruguaiana a existência de seiscentos despachantes aduaneiros, trezentas empresas transportadoras internacionais operando na cidade, R\$ 100.000.000,00 em arrecadação mensal de impostos e taxas federais, e aproximadamente dez mil pessoas residentes na cidade trabalhando em função do comércio exterior.

Considerando esta declaração do presidente da ABTI, e considerando então que a população estimada de Uruguaiana é de 125.363 habitantes, em função do censo 2010, o crescimento vegetativo da população, e o êxodo para outras regiões em busca de emprego, teríamos 7,0% a 10,78% da população vivendo em função do comércio exterior. Segundo ainda o Presidente da ABTI, 42% do PIB de Uruguaiana vêm da área de serviços, e que o comércio exterior representa quase 78% da arrecadação deste setor.

A Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul, analisando o ano de 2009 publica que o PIB de Uruguaiana foi de R\$ 2.288,919,000,00 ficando em 15º lugar no estado, já a renda per capita do município foi de R\$ 18.017,00 sendo a 150º do RS. Na composição do PIB, teve a Agropecuária com 21,87%, a Indústria com 15,89% e os Serviços com a grande participação de 62,24%, o que demonstra a insipiência da indústria na cidade e também na região como é comum para quase toda metade sul (FEE/RS, 2012).

Analisando o efeito tributário do município, o transporte internacional tem pouco impacto na arrecadação municipal de impostos diretos, tais como ISS (Impostos Sobre Serviços) e IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), pois os dois são divulgados consolidados e se teria um longo tempo de pesquisa para saber do ISS o que vêm do Comércio exterior, e o que vêm dos demais serviços, porém é inegável que a arrecadação de R\$19.810.105,00 no orçamento de Uruguaiana, que em 2011 foi de R\$135.571.674,00 desmistifica um pouco a grande importância dada ao mesmo. Também se sabe que estas dez mil pessoas que trabalham no comércio exterior, vivem, moram e consomem em Uruguaiana, o que faz aumentar a movimentação financeira e em consequência, o índice de participação no ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) através do FPM (Fundo de Participação do Município) que é a maior receita R\$ 113.223.520,00 conforme consta no Portal da Transparência da Prefeitura Municipal de Uruguaiana, onde se vê claramente que a arrecadação com ISS sobre o transporte internacional, é inferior a 10% do orçamento da cidade (Prefeitura Municipal de Uruguaiana, 2012).



Em entrevista para o Jornal Folha de Uruguaiana, em 22 de junho de 2011, o Sr. Lauri Kotz, presidente do SDAERGS, afirmou que de acordo com dados da Receita Federal do Brasil de 2010, em Uruguaiana a arrecadação de tributos federais foi em torno de R\$ 1,1 bilhões, destes R\$ 994 milhões foram proveniente das atividades de comércio exterior, totalizando 85% do total arrecadado no município e a certeza que mais investimentos deva ser planejado para o setor, para que o mesmo se desenvolva cada vez mais. A RFB também informou que no mesmo ano aproximadamente 2.100 importadores e 3.900 exportadores realizaram operações em Uruguaiana. A Argentina foi a origem de 86% das mercadorias importadas e o destino de 74% dos produtos exportados, seguido pelo Chile com 12% e 24% respectivamente. Os outros 2% e 2% são relativos ao Peru e Bolívia.

#### 6.7 IMPACTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL SOBRE A GERAÇÃO DE EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS EM URUGUAIANA

O SDAERGS, em conjunto com a RFB, SindiMercosul e Ead Sul, realizaram uma pesquisa no ano de 2010 sobre a quantidade de empregos diretos e terceirizados gerados pelo comércio exterior em Uruguaiana, alcançando o número de 5.760, distribuídos conforme tabela abaixo.

Tabela 3: Empregos diretos gerados a partir do comércio internacional na cidade de Uruguaiana no ano de 2010 em relação à População Economicamente Ativa (PEA) do município

Setor	Número de vagas geradas	Proporção em relação à PEA
Escritórios de Despachantes Aduaneiros/Comissárias (98)		
Empregos diretos	1600	
Empregos terceirizados	300	
Total	1900	
Transporte Internacional, número de empresas estabelecidas em Uruguaiana (250)		
Empregos diretos	1800	
Empregos terceirizados	1700	
Total	3500	
EADI SUL/ELOG (Concessionária do PSR)		
Empregos diretos	250	
Empregos terceirizados	50	
Total	300	
Delegacia da Receita Federal em Uruguaiana		

Empregos diretos	60	
<b>Total de empregos gerados</b>	<b>5760</b>	<b>7%</b>

Fonte: SDAERGS 2010

Deve-se observar que nestes números não estão incluídos os empregos indiretos, gerados pelo movimento financeiro que o transporte internacional e o comércio exterior trazem ao município, tais como: Postos de combustíveis, hotéis, motéis, pousadas, bares, restaurantes, lancherias, casas noturnas, borracharias, oficinas, lavagens, autopeças, serviços de segurança patrimonial, escolta armada, vendedores ambulantes, taxistas, mototaxistas, transporte coletivo urbano, enlonadores (manutenção, reparo ou colocação de lonas nos caminhões), operadores de empilhadeiras ou guindastes, e chapas, que se estabeleceram próximos ao PSR.

É chapa o trabalhador braçal que labora na carga e descarga de mercadorias de caminhões recebendo a paga correspondente ao final do dia ou da semana, diretamente do interessado no serviço executado ou do sindicato ou da cooperativa a que estiver vinculado, não gerando vínculo empregatício com o tomador do serviço. Carvalho (2009, p.9).

### PEA - POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA DE URUGUAIANA EM 2010

Faixa etária	Número de habitantes
0 à 14 anos	32.650
15 à 19 anos	11.181
20 à 24 anos	10.040
25 à 29 anos	10.005
30 à 34 anos	9.269
35 à 39 anos	8627
40 à 44 anos	8651
45 à 49 anos	8396
50 à 54 anos	7199
55 à 59 anos	5713
60 à 64 anos	4582
65 à 69 anos	3242
70 à 74 anos	2482
75 à 79 anos	1604
80 ou mais	1792
<b>Total</b>	<b>125.363</b>

Fonte IBGE Censo 2010

A população economicamente ativa é o conjunto de pessoas acima de 15 para a maioria dos autores, porém o IBGE já adota o critério de 10 anos ou mais,

para adequar-se a realidade brasileira. No comércio e no transporte internacional a idade mínima exigida é de 18 anos para os empregos formais, sendo que, para motorista de caminhão trator é 21 anos, e para segurança ou escolta armada é de 24 anos. Considerando somente os empregos formais em número de 5.600 e universo que concorrem a estas vagas como a parcela de 20 à 79 anos, concluímos que os mesmos representam 7% da PEA na faixa citada que é de 79.810 pessoas. Agora se considerarmos os empregos formais e informais que são estimados em números próximos aos 10.000(p.36) e as faixas etárias acima dos 15 anos que somam 92.713 pessoas, chegamos a conclusão que representam 10,78% da PEA.

#### 6.8 REMUNERAÇÃO DOS TRABALHADORES DO SETOR DE COMÉRCIO INTERNACIONAL NO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA

O setor de comércio exterior e do transporte internacional remunera muito bem os seus trabalhadores. Os salários brutos pagos aos motoristas do transporte internacional variam entre R\$ 2.500,00 e R\$ 4.000,00 dependendo das gratificações e comissões que venham a receber das empresas. O caminhoneiro autônomo, trabalhando com seu caminhão no transporte internacional, poderá receber uma remuneração líquida de R\$ 6.000,00 à R\$ 7.000,00 por mês transportando cargas sólidas e até R\$ 8.000,00 para cargas líquidas.

Os despachantes, auxiliares de comércio exterior e empregados administrativos das comissionárias e dos escritórios de despachos aduaneiros, recebem entre R\$ 1.500,00 e R\$ 3.000,00. Abaixo, consta a tabela com os valores dos salários previstos para os trabalhadores do setor de transporte, aprovada em agosto passado, com validade retroativa de um ano a partir de maio de 2011. A estes salários somam-se algumas vantagens e indenizações, tais como:

- a) Prêmios por assiduidade, pontualidade, nível de consumo do diesel e manutenção do veículo, variável conforme a empresa;
- b) Reembolso por dia de viagem combinado com a empresa, não podendo ser inferior aos valores acertados na convenção da categoria, que são:
  - 1) Em território brasileiro no valor de R\$ 30,00;
  - 2) Em território argentino, uruguaio e paraguaio, no valor de R\$ 37,50; e

3) Em território chileno, peruano ou boliviano, no valor de R\$ 57,90.

Os caminhões que não tenham caixa de cozinha (cegonheiro, prancha, etc.) e estejam fora do território nacional, deverá a empresa acrescentar no reembolso de despesas o valor de R\$ 5,00 diários.

Tabela 4: Remuneração dos trabalhadores envolvidos no comércio internacional no município de Uruguaiana de acordo com novo Piso Salarial destinado ao setor

<b>FUNÇÃO</b>	<b>PISO ANTERIOR (R\$)</b>	<b>PISO AUTAL (R\$)</b>	<b>REAJUSTE (%)</b>
Motorista de carreta internacional	1.237,55	1.336,54	8
Motorista internacional de estrada, truck, veículo auto transportado (zero km), toco, nunck, caçamba basculante e operador de caçamba basculante	995,20	1.096,20	10,15
Motorista internacional de coleta e entrega, operador de empilhadeira, guincho e operador de máquina rodoviária	841,95	942,99	12
Conferente internacional	761,90	853,33	12
Auxiliar de escritório internacional	712,30	797,78	12
Motoqueiro internacional	655,95	734,67	12
Auxiliar de transporte internacional	627,35	702,64	12

Fonte: Sindimercosul, 2012

## 7 CONCLUSÃO

Compilando todos os dados disponíveis sobre o TRIC e o comércio exterior, podemos afirmar que os mesmos são importantíssimos para a cidade de Uruguaiana e para a região, que também se beneficia da geração de empregos e rendas formados a partir de toda a movimentação financeira do setor. Não se pode medir a importância de um setor produtivo ou de serviços apenas pelos impostos diretos que são gerados ou arrecadados pelas secretarias de fazendas dos municípios envolvidos diretamente.

O transporte internacional em Uruguaiana, não trás empregabilidade somente para despachantes, motoristas e trabalhadores em empresas de transporte, diversos segmentos são beneficiados, mais ou menos, conforme sua área de atuação, localização e capacidade técnica. Setor do comércio de autopeças, hotelaria, bares, restaurantes e serviços de oficinas, manutenção de equipamentos rodoviários, segurança patrimonial, escoltas armadas, e transporte urbano são fortemente impactados. Existem também muitos empregos informais, não contabilizados por nenhuma entidade, que garantem o sustento de muitas famílias, tais como: vendedores ambulantes, trabalhadores tipo chapas, mototaxista entre outros, que se estabelecem junto ao PSR em função da grande concentração de pessoas no local.

Temos que mensurar também os demais impostos e taxas que são gerados pelo consumo das famílias que trabalham no setor, pois seríamos muito simplistas se considerássemos importante só o que gera impostos diretos, e desconsiderássemos em consequência os índices de retorno do ICMS do consumo e do serviço de transporte.

Os dez mil empregos diretos e indiretos gerados pelo transporte internacional, é de fundamental importância para o município, que se beneficia de modo indireto. Comparações inadequadas ou impertinentes, e as vezes fora do contexto, da arrecadação da União que ultrapassa um bilhão de reais só com o comércio e o transporte internacional em Uruguaiana, e o que arrecada o município, algo em torno de 1,0% da União, tem fomentado debates acalorados e levados pessoas desinformadas a acreditarem que este segmento não é tão importante para cidade. Para os economistas, o capital com origem local, só faz o dinheiro trocar de mão, não acrescentando a economia do município, o capital que faz crescer a região é

aquele que vem de fora com a venda de serviços ou produtos. Este aspecto valoriza ainda mais o segmento do transporte internacional em Uruguaiana, as grandes empresas que aqui operam são de fora do município, mas os trabalhadores contratados são na sua grande maioria da cidade. A cada mês aporta uma significativa quantidade de valores para remunerar os mais de seis mil trabalhadores formais e os mais de quatro mil informais segundo projeção da ABTI. Estes recursos fazem crescer o consumo no local, os empregos e impostos indiretos. Na fosse a importância do setor não haveria tantas entidade públicas, privadas ou paraestatal em atividade na cidade.

Em recente acordo entre o governo brasileiro e argentino, ficou acertado que para agilizar os despachos aduaneiros, as inspeções alfandegárias, fito sanitárias e documental, serão os mesmo realizados nas aduanas de destino das exportações. Tal procedimento deverá ter inicio até o final de 2012 ou inicio de 2013 segundo a Elog. Como primeira consequência, parte do pátio de estacionamento destinado a exportação ficará ocioso.

A Elog já estuda algumas formas de aproveitamento, talvez como garagens para veículos, depósitos ou armazéns. Não se tem uma ideia clara da repercussão sobre tributos federais, acredita-se que não sofrerá alterações no montante arrecadado, mais estes novos serviços planejados pela Elog para a área em questão, poderão gerar mais tributos ao município, pois estes serviços são tributados pelo ISS. Seria necessário um estudo mais detalhado e com base mais sólida, para comprovar se haverá acréscimo na receita do município ou não.

Após a conclusão da minha pesquisa, foi aprovado em final de abril o novo estatuto do motorista, este fato novo para o setor vai exigir das empresas uma adaptação, com a aquisição de mais caminhões, mais contratação de motoristas em função das paradas obrigatórias nas estradas e do limite de oito horas no volante, e em consequência o aumento do preço do frete, da logística e do custo Brasil para o Comercio Exterior, com a diminuição da competitividade das mesmas, segundo a ABTI, pois a mesma acredita que as empresas brasileiras estarão mais sujeitas a aplicação e a fiscalização do estatuto, pois será muito difícil fiscalizar os autônomos e as cooperativas, que são seus próprios patrões, e muito mais difícil ainda será sancionar as empresas estrangeira operadoras do TRIC por infrações cometidas em território brasileiro.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABTI, **Revista da Associação Brasileira de Transporte Internacional**, ano 6 – Nº 18 – Edição 2011

\_\_\_\_\_. **Quadro do Fluxo de Caminhões Carregados**, Disponível em [http://www.abti.org.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2010:novembro&catid=173:tric-mensal&Itemid=318](http://www.abti.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2010:novembro&catid=173:tric-mensal&Itemid=318). Acesso em 07 fev. 2012.

BNDES, [http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2902.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2902.pdf), acesso em 15/03/2012

DENATRAN, **Caminhões emplacados por município**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em 19 mar. 2012

ELOG, [www.eloglogistica.com.br](http://www.eloglogistica.com.br)

FEE/RS, **Populações dos municípios do RS**. Disponível em: [http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/estatisticas/pg\\_populacao.php](http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/estatisticas/pg_populacao.php), acesso em 26 mar 2012

\_\_\_\_\_. **Estatísticas**. Disponível em: [http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/estatisticas/pg\\_populacao.php](http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/estatisticas/pg_populacao.php). Acesso em 06 fev 2012

FRONTEIRAS LOGÍSTICAS E AS DISTÂNCIAS DO MERCOSUL, Disponível em [http://www.fronteiralog.com.br/distancias\\_mercosul.php](http://www.fronteiralog.com.br/distancias_mercosul.php). Acesso em 30 jun 2012

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, Disponível em [http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1270491919.pdf](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1270491919.pdf). Acesso em 30 jun

Portal Tributário, **Os tributos, ICMS, IPI, PIS, COFINS e ISS**. Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/>. Acesso em 08 fev. 2012

\_\_\_\_\_. **Os Tributos na Importação**. Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/artigos/tributosimportacao.htm>. Acesso em: 08 fev. 2012.

PLANALTO, **Decreto 7.212/2010(RIPI/2010)**. Regulamenta o IPI. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm). Acesso em 10 fev. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar 87/1996, alterada pelas Leis Complementares 92/97, 99/99 e 102/2000**, regula o ICMS. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp87.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp87.htm), Acesso em 09 fev. 2012

\_\_\_\_\_ **Lei Complementar 116/2003**, regulamenta o ISS. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp116.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp116.htm). Acesso 11 fev. 2012

\_\_\_\_\_. **Decreto 7.212/2010(RIPI/2010)**. Regulamenta o IPI. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm). Acesso em 10 fev. 2012.

\_\_\_\_\_ **Lei Complementar 87/1996, alterada pelas Leis Complementares 92/97, 99/99 e 102/2000**, regula o ICMS. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp87.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp87.htm), Acesso em 09 fev. 2012

\_\_\_\_\_ **Lei Complementar 116/2003**, regulamenta o ISS. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp116.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp116.htm). Acesso 11 fev. 2012

PREFEITURA MUNICIPAL DE URUGUAIANA, **Receitas por fonte de origens**. Disponível em: <http://www.uruguaiana.rs.gov.br/transparencia/home.html>. Acesso em: 06 fev. 2012

Receita Federal do Brasil, **Porto Seco Rodoviário**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/Default.htm>. Acesso em: 08 fev. 2012.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e a Logística Internacional**. 4º edição revisada e ampliada, 2011. São Paulo. Aduaneiras, 2007.

SDAERGS, **Informativo Aduaneiro News do Sindicato dos Despachantes Aduaneiro do Estado do Rio grande do Sul**, edição nº 023 maio/junho 2011.

\_\_\_\_\_ **Informativo Aduaneiro News do Sindicato dos Despachantes Aduaneiro do Estado do Rio grande do Sul**, edição nº 025, setembro/outubro 2011.

\_\_\_\_\_ **Informativo Aduaneiro News do Sindicato dos Despachantes Aduaneiro do Estado do Rio grande do Sul**, edição nº 026 janeiro/fevereiro 2012 CGEE, **Publicações**, 2008-2010 em CD-ROW.

SINDIMERCOSUL, **Novos pisos Salariais**. Disponível em <http://www.sindimercosul.com.br/pisos%20salariais.htm>. Acesso em: 09 fev. 2012.



**ANEXOS**

## ANEXO A- FLUXO DE CAMINHÕES CARREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PRINCIPAIS PONTOS DE FRONTEIRA

### Associação Brasileira de Transportadores Internacionais FLUXOS DE CAMINHÕES CARREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PRINCIPAIS PONTOS DE FRONTEIRA *Novembro / 2011*

Pontos de Fronteira Porto	Variação do acumulado ano atual / ano anterior			Variação do mês atual com mês anterior			Variação mesmo mês ano atual / ano anterior			Variação dos últimos 12 meses / 12 meses anteriores		
	jan/nov-10	jan/nov-11	Variação	out-11	nov-11	Variação	nov-10	nov-11	Variação	dez/10-nov/11	dez/09-nov/10	variação
<b>Aceguá - BR / Acegua - UY</b>												
Importação	1468	1450	-1,23%	70	101	44,29%	153	101	-33,99%	1.683	0	0,00%
Exportação	561	649	15,69%	41	59	43,90%	41	59	43,90%	696	0	0,00%
<b>Total</b>	<b>2029</b>	<b>2099</b>	<b>3,45%</b>	<b>111</b>	<b>160</b>	<b>44,14%</b>	<b>194</b>	<b>160</b>	<b>-17,53%</b>	<b>2.369</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
<b>Barra do Quaraí - BR / Bella Unión - UY</b>												
Importação	55	9	-83,64%	1	1	0,00%	6	1	-83,33%	16	66	-75,76%
Exportação	224	505	125,45%	58	59	1,72%	75	59	-21,33%	590	228	159,77%
<b>Total</b>	<b>279</b>	<b>514</b>	<b>84,23%</b>	<b>59</b>	<b>60</b>	<b>1,69%</b>	<b>81</b>	<b>60</b>	<b>-25,93%</b>	<b>606</b>	<b>294</b>	<b>106,12%</b>
<b>Chuí - BR / Chuy - UY</b>												
Importação	8.244	8.035	-2,54%	668	698	4,49%	856	698	-18,46%	8.989	9.124	-1,48%
Exportação	13.822	14.346	3,79%	1.293	1.360	5,18%	1.362	1.360	-0,15%	15.850	15.133	4,74%
<b>Total</b>	<b>22.066</b>	<b>22.381</b>	<b>1,43%</b>	<b>1.961</b>	<b>2.058</b>	<b>4,95%</b>	<b>2.218</b>	<b>2.058</b>	<b>-7,21%</b>	<b>24.839</b>	<b>24.257</b>	<b>2,40%</b>
<b>Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR</b>												
Importação	14.764	14.659	-0,71%	989	1.106	11,83%	1.279	1.106	-13,53%	15.905	15.776	0,82%
Exportação	5.719	5.832	1,98%	606	590	-2,64%	675	590	-12,59%	6.515	6.317	3,13%
<b>Total</b>	<b>20.483</b>	<b>20.491</b>	<b>0,04%</b>	<b>1.595</b>	<b>1.696</b>	<b>6,33%</b>	<b>1.954</b>	<b>1.696</b>	<b>-13,20%</b>	<b>22.420</b>	<b>22.093</b>	<b>1,48%</b>
<b>Foz do Iguaçu - BR / AR / PY</b>												
Imp(PIA+PTN)	52.490	55.964	6,62%	5.149	4.788	-7,01%	5.240	4.788	-8,63%	60.434	56.179	7,57%
Exp(PIA+PTN)	55.109	59.396	7,78%	5.264	5.491	4,31%	5.116	5.491	7,33%	64.408	59.377	8,47%
Oper Noturna	24.853	21.725	-12,59%	3.988	4.054	1,65%	3.466	4.054	16,96%	23.916	28.797	-16,95%
<b>Total</b>	<b>132.452</b>	<b>137.085</b>	<b>3,50%</b>	<b>14.401</b>	<b>14.333</b>	<b>-0,47%</b>	<b>13.822</b>	<b>14.333</b>	<b>3,70%</b>	<b>148.758</b>	<b>144.353</b>	<b>3,05%</b>
<b>Guaira - BR / Salto del Guaira - PY</b>												
Importação	7.494	5.152	-31,25%	1.099	1.262	14,83%	1.106	1.262	14,10%	5.796	9.111	-36,49%
Exportação	4.530	2.152	-52,49%	95	119	25,26%	129	119	-7,75%	2.259	4.672	-51,65%
<b>Total</b>	<b>12.024</b>	<b>7.304</b>	<b>-39,25%</b>	<b>1.194</b>	<b>1.381</b>	<b>15,66%</b>	<b>1.235</b>	<b>1.381</b>	<b>11,82%</b>	<b>8.045</b>	<b>13.783</b>	<b>-41,63%</b>
<b>Itaqui - BR / Alvear - AR</b>												
Importação	5.521	3.745	-32,17%	196	321	63,78%	518	321	-38,03%	4.266	5.827	-26,79%
Exportação	374	390	4,28%	27	44	62,96%	16	44	175,00%	420	406	3,45%
<b>Total</b>	<b>5.895</b>	<b>4.135</b>	<b>-29,86%</b>	<b>223</b>	<b>365</b>	<b>63,68%</b>	<b>534</b>	<b>365</b>	<b>-31,65%</b>	<b>4.686</b>	<b>6.233</b>	<b>-24,82%</b>
<b>Jaguarão - BR / Rio Branco - UY</b>												
Importação	11.872	9.590	-19,22%	873	1.040	19,13%	1.046	1.040	-0,57%	10.482	12.989	-19,30%
Exportação	6.336	7.601	19,97%	730	796	9,04%	667	796	19,34%	8.284	6.924	19,64%
<b>Total</b>	<b>18.208</b>	<b>17.191</b>	<b>-5,59%</b>	<b>1.603</b>	<b>1.836</b>	<b>14,54%</b>	<b>1.713</b>	<b>1.836</b>	<b>7,18%</b>	<b>18.766</b>	<b>19.913</b>	<b>-5,78%</b>
<b>Porto Xavier - BR / San Javier - AR</b>												
Importação	13.618	9.129	-32,96%	828	702	-15,22%	990	702	-29,09%	9.463	14.342	-34,02%
Exportação	1.656	3.536	113,53%	299	145	-51,51%	141	145	2,84%	3.672	1.766	107,93%
<b>Total</b>	<b>15.274</b>	<b>12.665</b>	<b>-17,08%</b>	<b>1.127</b>	<b>847</b>	<b>-24,84%</b>	<b>1.131</b>	<b>847</b>	<b>-25,11%</b>	<b>13.135</b>	<b>16.108</b>	<b>-18,46%</b>
<b>Quaraí - BR / Artigas - UY</b>												
Importação	2.255	1.088	-51,75%	82	100	21,95%	270	100	-62,96%	1.313	2.499	-47,46%
Exportação	141	161	14,18%	14	22	57,14%	27	22	-18,52%	179	172	4,07%
<b>Total</b>	<b>2.396</b>	<b>1.249</b>	<b>-47,87%</b>	<b>96</b>	<b>122</b>	<b>27,08%</b>	<b>297</b>	<b>122</b>	<b>-58,92%</b>	<b>1.492</b>	<b>2.671</b>	<b>-44,14%</b>
<b>S. Livramento - BR / Rivera - UY</b>												
Importação	7.419	6.266	-15,54%	664	600	-9,64%	764	600	-21,47%	7.126	8.189	-12,98%
Exportação	6.066	6.615	9,05%	648	609	-6,02%	581	609	4,92%	7.267	6.657	9,16%
<b>Total</b>	<b>13.485</b>	<b>12.881</b>	<b>-4,48%</b>	<b>1.312</b>	<b>1.209</b>	<b>-7,85%</b>	<b>1.345</b>	<b>1.209</b>	<b>-10,11%</b>	<b>14.393</b>	<b>14.846</b>	<b>-3,05%</b>
<b>S. Borja - BR / Stº Tomé - AR</b>												
Importação	37.771	37.799	0,07%	3.247	3.071	-5,42%	3.351	3.071	-8,36%	40.103	40.506	-0,99%
Exportação	44.120	49.690	12,62%	4.885	4.817	-1,39%	4.611	4.817	4,47%	53.886	47.271	13,99%
<b>Total</b>	<b>81.891</b>	<b>87.489</b>	<b>6,84%</b>	<b>8.132</b>	<b>7.888</b>	<b>-3,00%</b>	<b>7.962</b>	<b>7.888</b>	<b>-0,93%</b>	<b>93.989</b>	<b>87.777</b>	<b>7,08%</b>
<b>Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY</b>												
Importação	7.120	6.991	-1,81%	1.628	1.927	18,37%	961	1.927	100,52%	7.427	0	0,00%
Exportação	3.365	2.040	-39,38%	83	316	280,72%	849	316	-62,78%	2.302	0	0,00%
<b>Total</b>	<b>10.485</b>	<b>9.031</b>	<b>-13,87%</b>	<b>1.711</b>	<b>2.243</b>	<b>31,09%</b>	<b>1.810</b>	<b>2.243</b>	<b>23,92%</b>	<b>9.729</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
<b>Uruguiana - BR / Paso de Los Libres - AR</b>												
Importação	56.957	52.767	-7,36%	5.293	5.058	-4,44%	5.462	5.058	-7,40%	57.617	61.851	-6,85%
Exportação	91.734	91.552	-0,20%	8.699	8.362	-3,87%	9.027	8.362	-7,37%	100.374	100.027	0,35%
<b>Total</b>	<b>148.691</b>	<b>144.319</b>	<b>-2,94%</b>	<b>13.992</b>	<b>13.420</b>	<b>-4,09%</b>	<b>14.489</b>	<b>13.420</b>	<b>-7,38%</b>	<b>157.991</b>	<b>161.878</b>	<b>-2,40%</b>

Fonte: ABTI 2011

## ANEXO B- MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA NO PORTO SECO RODOVIÁRIO DE URUGUAIANA

No quadro a seguir é contabilizado o movimento financeiro que foi produzido na Estação Aduaneira de Uruguaiana durante o ano de 2011.

Porto Seco Rodoviário em Uruguaiana - BR (RS) Uruguaiana - BR / Paso de Los Libres - AR Operações de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas Ingressadas no PSR / URA Ano 2011									
Mês	Peso (Toneladas)			Valor US\$ (Dolares)			Caminhões (Unidades)		
	Importação	Exportação	Total	Importação	Exportação	Total	Importação	Exportação	Total
Janeiro	77.867	140.226	218.093	189.207.187,00	374.359.363,00	563.566.550,00	4.200	7.953	12.153
Fevereiro	82.291	138.783	221.074	309.317.475,00	445.330.086,00	754.647.561,00	4.223	7.361	11.584
Março	80.654	140.283	220.937	299.082.966,00	480.347.130,00	779.430.096,00	4.293	7.506	11.799
Abril	79.675	135.392	215.067	302.211.066,00	455.582.125,00	757.793.191,00	4.322	7.388	11.710
Maió	85.042	153.623	238.665	264.503.670,00	545.753.084,00	810.256.754,00	4.392	8.527	12.919
Junho	84.885	154.299	239.184	317.341.898,00	549.459.582,00	866.801.480,00	4.573	8.419	12.992
Julho	85.363	147.919	233.282	321.041.417,00	551.112.326,00	872.153.743,00	4.669	8.040	12.709
Agosto	87.179	161.752	248.931	321.435.107,00	604.962.964,00	926.398.071,00	4.439	8.850	13.289
Setembro	86.154	162.165	248.319	324.452.102,00	601.654.854,00	926.106.956,00	4.547	8.209	12.756
Outubro	90.437	151.808	242.245	341.085.005,00	570.398.271,00	911.483.276,00	4.781	8.342	13.123
Novembro	93.036	145.568	238.604	389.006.925,00	561.207.643,00	950.214.568,00	4.780	8.147	12.927
Dezembro			0						
<b>Total</b>	<b>932.583</b>	<b>1.631.818</b>	<b>2.564.401</b>	<b>3.378.684.818,00</b>	<b>5.740.167.428,00</b>	<b>9.118.852.246,00</b>	<b>49.219</b>	<b>88.742</b>	<b>137.961</b>
<i>Var. 2010/2011</i>	<i>-4,85%</i>	<i>-4,53%</i>	<i>-4,65%</i>	<i>9,90%</i>	<i>9,15%</i>	<i>9,43%</i>	<i>-5,09%</i>	<i>-1,42%</i>	<i>-2,76%</i>

*Obs.: Informações em Toneladas convertida para mil.*

Fonte: SARA - Sistema de Armazenagem para Recintos Afundados

Fonte: ABTI, 2012.

## ANEXO C- VISÃO PARCIAL DO PORTO SECO RODOVIÁRIO DE URUGUAIANA



Visão parcial do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana

Fonte: [http://www.eloglogistica.com.br/unidades\\_uruguaiana.html](http://www.eloglogistica.com.br/unidades_uruguaiana.html), em 13 março 2012