

Anuário **NTC&Logística** 2013-2014



BRASPRESS[®]

A SUA TRANSPORTADORA DE ENCOMENDAS EM TODO BRASIL



HÁ 36 ANOS, FAZENDO PARTE DA HISTÓRIA DO MEIO CENTENÁRIO DA NTC.

www.braspress.com.br



Anuário **NTC&Logística** 2013-2014

TRIÊNIO 2011 | 2013

Diretoria

Flávio Benatti • Presidente
José Hélio Fernandes • Vice-Presidente
Francisco Pelucio • Vice-Presidente de Transporte
Vander Francisco Costa • Vice-Presidente de Logística
Antonio Luiz Leite • Diretor Financeiro
Romeu Natal Panzan • Diretor
Jacinto Souza dos Santos Jr. | Diretor
Valter Célio Boscatto • Diretor

Conselho Fiscal

Roberto Mira Jr
Urubatan Helou
Antonio de Oliveira Ferreira
Antonio Pereira De Siqueira
Celso Salgueiro Filho

Vice-Presidentes Regionais

Vander Francisco Costa • MG
Sérgio Malucelli • PR
Eduardo Ferreira Rebuzzi • RJ
Pedro José de Oliveira Lopes • SC
José Antonio Fiorot • ES
Irani Bertolini • AM
Antonio Pereira De Siqueira • BA

Vice-Presidentes Extraordinários

Roberto Mira • Segurança Patrimonial
Ademir Pozzani • Relações Internacionais
Aldo Fernando Klein Nunes • Gestão de Qualidade e Meio Ambiente
José Carlos Silvano • Responsabilidade Social

ANUÁRIO NTC&LOGÍSTICA

Direção executiva
Dimas Barbosa Araujo

Coordenação Editorial
Katia Rocha

Assistente de Coordenação
Joaquim Machado

Coordenador Técnico
Neuto Gonçalves do Reis

Revisão
Fábio Soldá Barbosa Araujo

Direção de Arte
Hiro Okita

Assistente de Arte
Diva Maddalena

Diagramação
Monica Biasi

Tratamento de Imagem
Américo Freiria

Produção Comercial
Elisete Balarini e Tatiana Mendes

Impressão e Acabamento
Ipsis Gráfica

São Paulo | Sede:

Rua Orlando Monteiro, nº 1
(antiga Rua da Gávea, nº 1390)
Vila Maria • São Paulo/SP
CEP 02121-020
Tel. (11) 2632.1500

Brasília | Subse:

SAS - Quadra 1 • Lotes 1/a
Bloco J • Torre A • 7º andar
Brasília/DF • CEP 70070-010
Tel. (61) 3322.3133
Fax (61) 3226.5569

O Anuário NTC&Logística 2013|2014 está disponível em edição impressa na internet, no portal da NTC&Logística (www.ntcelogistica.org.br).

A NTC&&Logística não se responsabiliza pelas opiniões expressadas pelos entrevistados e pelos artigos assinados aqui publicados.

O Anuário NTC&Logística é uma publicação que tem como objetivo divulgar, anualmente, informações importantes sobre o transporte de cargas brasileiro. Diante de seu conteúdo, ao longo dos anos, este anuário se consolida como fonte de dados para pesquisadores, estudantes, gestores e demais interessados no TRC.

Este ano, o Anuário NTC&Logística tem um caráter especial já que celebra os 50 anos da NTC. Para marcar esta data, foi preparada uma seção comemorativa em que está exposta uma linha do tempo que contempla momentos de conquistas e lutas realizadas pela NTC, acompanhados por fatos históricos do País, desde sua criação até os dias de hoje.

Na abertura, encontramos a entrevista do Presidente Flavio Benatti que fala dos principais fatos do transporte de cargas no último ano e faz um balanço de sua gestão à frente da NTC nos últimos 6 anos.

Após o caderno comemorativo de 50 anos, encontramos a seção Panorama que apresenta o setor a partir do momento econômico exibindo as perspectivas e tendências de mercado. A seção Circulação trata de assuntos gerais sobre legislação, transporte internacional e outros.

Já, a seção Custos e Tarifas, elaborada pelo DECOPE (Departamento de Custos Operacionais e Estudos Técnicos e Econômicos) e por assessores da NTC&Logística, apresenta estudos realizados com rigor técnico e metodológico na área financeira aplicada ao transporte de cargas.

Nesta edição, também, contamos com a cobertura da 19ª FENATRAN, maior feira de transportes da América Latina, em que apresentamos as novidades e destaques da Feira.

Além disso, a NTC&Logística apresenta um balanço das atividades realizadas no ano de 2013 em todas as suas áreas de atuação.

E para fechar esta edição, contamos com outra seção especial que apresenta as perspectivas do transporte de cargas nos próximos 50 anos sob o ponto de vista de empresários e líderes atuais do setor.

Boa leitura!





PONTO DE VISTA



NTC 50 ANOS



PANORAMA



CIRCULAÇÃO



CUSTOS E TARIFAS



NTC&LOGÍSTICA



FENATRAN



PERSPECTIVA

08 • Flávio Benatti: balanço geral do ano / sucessão

06

18 • Histórico e linha do tempo

17

60 • Cenário econômico e evolução TRC

58

94 • A Lei 12.619: em busca de segurança jurídica

98 • Novas regras para registro de sindicato

103 • Mercosul - Uma aventura sul-americana

92

110 • Evolução índices do transporte nos últimos 12 meses

126 • Formação de custos no TRC

144 • Impacto dos aumento de salários sobre os custos

148 • Impacto dos reajustes do diesel sobre os custos

152 • Causas do aviltamento dos fretes

158 • Tabela de custos do agroquímico e químico embalado

164 • Custos logísticos

108

172 • Presença: atividades 2013

170

180 • FENATTRAN

182 • Destaques e novidades

180

189 • Próximos 50 anos: a visão dos empresários de hoje

188

PONTO DE VISTA

entrevista com Flávio Benatti

“Quando assumimos, há seis anos, percebemos que precisávamos de uma oxigenação. Por isso, meu primeiro ato foi criar a COMJOVEM Nacional, que rapidamente se consolidou, renovando as lideranças e fortalecendo o nosso segmento.”



Por
**Márcia
Pinna
Raspanti**

Renovação aliada à continuidade

Flávio Benatti, presidente da NTC&Logística faz um balanço do setor de transporte de cargas, destacando as maiores conquistas e desafios da entidade nas últimas décadas. O empresário também fala sobre a sua atuação à frente da NTC e do que ele espera da entidade no futuro. “Quando assumimos, há seis anos, percebemos que precisávamos de uma oxigenação. Por isso, meu primeiro ato foi criar a COMJOVEM Nacional, que rapidamente se consolidou, renovando as lideranças e fortalecendo o nosso segmento”. A participação mais efetiva dos jovens é considerada um dos pontos mais positivos da sua gestão.

Apesar das dificuldades, Benatti é otimista com relação ao futuro, acreditando que o transporte rodoviário de cargas irá se consolidar como um dos setores mais importantes da economia brasileira. A imagem do segmento também tende a mudar, tornando-se mais positiva, na opinião do atual presidente da NTC. As mudanças na legislação, com a implantação de regras mais claras, principalmente em relação às questões trabalhistas, vai ajudar a humanizar a atividade de motorista, que hoje, ainda é bastante mal vista.

Benatti destaca a importância da NTC&Logística para o setor. “A entidade faz um trabalho magnífico. Oferece uma gama de serviços essenciais para as empresas associadas”, diz. Nas questões de legislação, a NTC, aliada a outras entidades do setor, tem se posicionado politicamente de maneira forte, sempre reivindicando regras mais claras e que possam proporcionar maior segurança jurídica ao transportador. As discussões para a criação do sistema SEST/SENAT, por exemplo, nasceram dentro da associação.

Entre as questões que devem permanecer na pauta da entidade por mais algumas décadas, estão: melhorias na infraestrutura, integração multimodal, formação de mão de

obra qualificada, segurança pública e maior segurança jurídica para as empresas que atuam no setor. Benatti deixa a presidência da NTC seguro de que houve muitos avanços nestes últimos seis anos, dentre eles a aprovação da Lei 12.619, que ficou conhecida como Lei dos Motoristas. Mesmo precisando de ajustes, ela representou mais um passo em direção à normatização da atividade. Para os próximos anos, Benatti confia na continuidade dos esforços que a entidade tem feito nos últimos 50 anos. Confira a seguir a entrevista:

Quais foram as principais conquistas da NTC&Logística nestes últimos 50 anos? Houve muitas mudanças neste período?

Quando a NTC foi fundada há 50 anos atrás, o objetivo dela era exatamente aglutinar os empresários do setor de transporte rodoviário de carga para cuidar dos seus interesses, de como eles deveriam se organizar. Tudo começa com o mote das questões comerciais. O fundador da entidade foi Orlando Monteiro, junto com empresários da região Norte e Nordeste. O objetivo era técnico: os empresários precisavam de informação para manter as suas empresas sustentáveis. Assim, surgia a NTC. Isso foi muito importante para

o empresário do transporte que passou contar com uma entidade que o representa e que o orienta. Quando você se organiza, você percebe que há outras necessidades. Logo, aquele grupo começava a perceber que eram necessárias regras mais claras para a atividade, mais segurança jurídica. E que a NTC teria papel importante nesta luta.

Antes da NTC, existiam alguns sindicatos e grupos de empresários, mas a entidade foi pioneira como associação nacional. Mesmo porque, é preciso lembrar que o setor de transportes rodoviários começa a ter força a partir da década de 1960. Antes o transporte era uma coisa meio romântica. No governo Juscelino Kubitschek, começaram a ser abertas mais estradas e foi realizada a construção de Brasília. Tudo isso impulsionou demais o transporte rodoviário de cargas. Foi quando o setor começou a ter uma importância maior para a economia. Outros modais tinham maior importância, como a cabotagem, nas regiões Norte e Nordeste, e o ferroviário. Infelizmente, esses modais foram abandonados depois. O rodoviário só adquire mais importância a partir da década de 1960. Nesse momento, começa-se a sentir a necessidade de organização e de entidades que representassem os empresários que atuavam nessa área.

A NTC teve momentos muito importantes ao longo deste período. Quando o transporte começou a se tornar atrativo, surgiu uma ameaça muito grande de operadores estrangeiros virem atuar no país. E o setor estava fragilizado, estava no início da organização. Uma medida como essa poderia acabar com os transportadores nacionais. Então, num movimento de todos os empresários, capitaneados pela NTC, conseguiram que fosse aprovada uma limitação de capital estrangeiro para que as empresas pudessem se instalar aqui. A maioria do capital tinha que ser nacional, e isso preservava as empresas nacionais. Esta regra só seria extinta em 2007 (lei 11.442), hoje o mercado é aberto. A lei

11.442 foi outra grande conquista do setor, representando o resultado deste trabalho de décadas. A lei cria marcos regulatórios muito importantes, como o RNTRC (Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas), por exemplo.

A situação do motorista ainda traz insegurança jurídica? A lei 12.619 trouxe melhorias concretas?

O transporte rodoviário de cargas começa a crescer a partir dos anos 1960, como já disse. E nós temos uma CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) de 1943. O grande problema era que a CLT não previa a profissão de motorista. Como era tratado o motorista profissional, já que não era previsto na CLT. Era tratado como um burocrata, o que trouxe grandes problemas. Então, se usava o artigo 62 da CLT, que dizia que não há como controlar trabalhos externos. A Justiça passou a não aceitar mais essa regra, dizendo que hoje já existe tecnologia adequada para controlar o caminhão e carga, portanto, seria possível controlar também a jornada do motorista. Começaram grandes embates judiciais sobre esta questão, trazendo para o setor uma insegurança jurídica muito grande, com risco de passivos trabalhistas impagáveis. Então a NTC se organizou, junto com todas as entidades, associações e sindicatos, com CNT (Confederação Nacional do Transporte), na busca de um entendimento sobre essa questão. O Ministério Público estava atuando de maneira muito forte. Nós propusemos à CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres) um amplo debate sobre essa questão para que pudéssemos apresentar ao Congresso um texto de lei que realmente atendesse ao trabalhador e as empresas. Foi um trabalho árduo: 43 audiências públicas pelo Brasil, e grandes discussões no Congresso e nas entidades. Após quatro anos e meio, foi promulgada a lei 12.619, que sofreu alguns vetos que prejudicaram a sua aplicabilidade. Neste momento, estamos tra-

balhando junto ao Congresso Nacional, com as outras entidades, na busca de um texto possível de ser aplicado, feito com base na realidade do setor. Um dos pontos mais complicados da lei é o tempo de direção (oito horas mais duas horas), já que existe um entendimento de que 12 horas seria o ideal, respeitando obviamente os períodos de descanso. O tempo de espera é outra questão em debate. A definição dos pontos de parada. É preciso ser muito claro a respeito destes temas, que são os mais nevrálgicos nessa questão.

A criação do SEST/SENAT foi uma discussão que nasceu dentro da NTC. O setor sempre pagou a contribuição para o “S” da indústria o Sesi/Senai, já que era considerado parte da indústria. Com a Constituição de 1988, em uma atuação brilhante do Deputado Denisar Arneiro, ex-Presidente da NTC&Logística, abriu-se uma lacuna para mudarmos isso. Quem abraçou fortemente esta causa foi a CNT, capitaneada já pelo Presidente Clésio Andrade coordenando as representações de outros modais. Todos juntos fizeram um trabalho muito forte junto ao Congresso para o setor de transportes possa criar o sistema “S” do Transporte do SEST/SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte). Esta foi uma vitória muito importante. Já que hoje temos condições de formar a nossa própria mão de obra, de promover aos funcionários atendimentos na área social, de lazer e de esportes. Esta foi uma bandeira que nasceu dentro da NTC. A partir desta conquista, o setor adquire uma importância muito maior porque passou a ser um partícipe na formação da sociedade, melhorando a qualidade da mão de obra do setor e também assistindo socialmente a população, através dos serviços que você oferece. O SEST/SENAT se torna a grande vitrine do setor, o que passa a sensibilizar as autoridades para as necessidades de ajustes que o setor precisa. Hoje, por exemplo, sem dúvida, posso dizer que há maior facilidade em

colocar questões relativas ao setor junto às autoridades, do que acontecia no passado. O setor tem atualmente uma visibilidade muito maior, como ocorre com a indústria e o comércio, cujos programas de serviços sociais têm mais de 60 anos. Isso é um facilitador.

Quais os destaques da sua gestão?

Quando assumi a NTC, eu já sentia um certo afastamento das entidades em relação àquelas que decidem o dia a dia das empresas. Dentro das entidades, costumam atuar aquelas que buscam melhorar o setor por meio das mudanças na legislação, melhores marcos regulatórios, mais segurança jurídica. Mas faltava uma oxigenação. O SETCESP já tinha criado um grupo de jovens empresários, como o nome de COMJOVEM. Há seis anos, o primeiro ato da nossa gestão foi criar a COMJOVEM Nacional. Para isto, chamamos três jovens que já atuavam no SETCESP (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região), sendo eles: Tayguara Helou, Roberto Mira Júnior e André Ferreira, e propusemos um desafio de criar núcleos de jovens empresários no Brasil inteiro. Eles entenderam e aceitaram. Então, construímos, junto com os colaboradores, a estrutura para fazer eventos pelo país. Eu entendia que somente desta forma, a NTC poderia consolidar a sua posição nacional. Isso já vinha sendo feito pelo meu antecessor, Geraldo Vianna, que realizava encontros itinerantes. Procuramos aperfeiçoar essa ideia através da COMJOVEM.

Hoje, passados seis anos, temos 26 grupos espalhados pelo país, em praticamente todos os estados brasileiros, com mais de 600 jovens integrados ao movimento. Hoje, já existe uma sinergia entre os jovens empresários com os fornecedores. Essa sinergia vai trazer resultados – na verdade já traz, pois boa parte da diretoria do SETCESP é composta por esses jovens. Tenho certeza que esta situação logo vai se repetir no Brasil

“ Avancamos muito nos marcos regulatórios, como ocorreu com a aprovação da Lei 12.619. ”

inteiro. Surgem novas lideranças. O mais importante é que voltamos aos primórdios da NTC quando os empresários começaram a conversar entre si. Os jovens estão hoje na direção das empresas, eles estão tomando as decisões estratégicas, eles começam a ter a oportunidade de trocar experiências e ideias. Isso é importante quando se toma uma decisão. Sem conhecer o que está acontecendo no mercado, a chance de tomar uma decisão errada é muito maior. Uma das coisas mais importantes no mercado é a informação. Não temos a menor dúvida de que vamos melhorar muito o nível empresarial do setor. Primeiro, porque estamos construindo os marcos regulatórios, e segundo, porque criamos o ambiente adequado para que estes jovens possam estar conversando e dotando o setor de uma perspectiva estratégica muito melhor. Quem está decidindo está na entidade, isso dá mais força ao setor. Sempre digo aos jovens para que eles sejam referências para o mercado e não estrelas. É preciso tomar cuidado para que a vaidade e o estrelismo não atrapalhem o trabalho. Não vejo este tipo de coisa neste grupo, mas sempre alerta sobre este perigo.

Na nossa gestão, avançamos muito nos marcos regulatórios, como ocorreu com a aprovação da Lei 12.619. Procuramos estruturar bem a NTC, posicionando bem a entidade em nível nacional, criando temas e debates que incitaram o país a buscar entendimentos e contribuições. Ouvimos todas as regiões do país. E não tenho a menor dúvida que o grande propulsor de tudo isso foi a oxigenação que ocorreu com a COMJOVEM. Hoje,

dentro da entidade, há um grande encontro de gerações e com um respeito mútuo. Não importa a idade, o que importa é o pensamento e o objetivo comum. Os jovens estão engajados e buscam informação e experiência junto aos mais velhos. As formas de comunicação mudaram, se tornando mais rápidas e eficientes. Isso cria novos vínculos e amizades. O setor é tão segmentado, que nem sempre há concorrência. O que importa são os temas maiores, de interesse geral.

Quais as perspectivas para a próxima gestão da NTC? O senhor acredita na continuidade do trabalho?

As melhores possíveis. Quem está assumindo é uma pessoa fantástica, o José Hélio Fernandes, Presidente da FENATAC (Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas), com sede em Brasília. Ele foi vice-presidente na minha gestão e na do Geraldo Vianna. Uma das características do nosso trabalho foi que eu estava em Brasília toda semana. Acho que Brasília é o centro nervoso das decisões políticas. É o foro adequado para colocar as necessidades e questões do setor. Então, toda semana me encontrava com o José Hélio, conversando, trocando ideias. Ele está totalmente integrado a esta gestão. Tenho certeza de que a continuidade de todos os processos não sofrerá nenhum tipo de abalo. Claro, que cada um tem seu próprio perfil e cada um imprime a sua marca à frente da entidade ou da sua empresa. A expectativa para o setor, como um todo, é ótima. Acredito na continuidade do trabalho. A própria eleição dos sucessores foi mui-

to tranquila: foi chapa única, uma energia positiva de todos os lados.

Existem algumas questões que ainda precisam ser resolvidas, como os ajustes à Lei 12.619. Espero que isso seja resolvido rapidamente. A forma com que o processo está sendo conduzido pelo próprio governo e pelas lideranças indica que poderemos ter uma solução rápida, para que possamos chegar a um ponto em que a totalidade das empresas possam atuar dentro da lei, que deixou algumas lacunas. Isso dificulta a sua aplicabilidade em determinados segmentos do setor de transportes. Esperamos que isso se resolva no curto prazo.

O que eu gostaria de deixar claro é que, deixo a presidência da NTC, mas continuo colaborando dentro da entidade, continuo na presidência da Federação das Empresas do Estado de São Paulo e na seção de transporte de cargas da CNT. Todo o trabalho é feito de maneira conjunta entre entidades, sindicatos e associações. Então, eu vou continuar o trabalho. Os presidentes das federações são vice-presidentes regionais, portanto, continuo também atuando nas discussões dos temas na NTC. Ajudarei no que for possível, para contribuir com a diretoria para buscarmos as melhores práticas.

Algumas questões deverão continuar a ser cobradas e eu colaborarei neste sentido. A mobilidade urbana é uma delas. A infraestrutura é outro ponto fundamental, tanto na dimensão urbana, quanto nas rodovias, portos, aeroportos e ferrovias. Embora a NTC tenha uma característica muito forte no rodoviário, ela é uma entidade de logística também. E a logística só funciona se houver integração dos modais. Para que a logística possa ser exercida em sua plenitude, para que a gente consiga diminuir o “custo Brasil”, é preciso que os outros modais se desenvolvessem e se integrem ao rodoviário. Essas lutas vão ainda perdurar por muitos anos. Vamos permanecer cobrando dos governos, atuando

de maneira forte. A segurança das cargas e dos veículos é outro ponto fundamental que deverá continuar na pauta diária das discussões da entidade.

A área internacional da NTC é muito forte, principalmente em termos de legislação internacional. Há uma assessoria específica para isso. Como também na área jurídica, jurídica-tributária e jurídica-trabalhista. Todas essas áreas que são de interesse dos empresários. Existe uma comissão permanente na NTC, a COMJUR, que conta com um corpo de juristas e advogados ligados a diversas entidades do setor. A NTC congrega uma gama muito grande de serviços para o setor, que são imprescindíveis para uma empresa atuar no mercado brasileiro. As associadas da NTC têm todos esses serviços à disposição. Outro grande pilar da entidade é o corpo técnico, que se tornou referência para o setor, nas diferentes áreas.

Como fazer para resolver os problemas com a mão de obra? A carência de motoristas qualificados ainda é muito grande?

Este é um problema sério. Infelizmente, a imagem do setor é muito desgastada. Tudo de ruim que acontece é associado ao caminhão. Se a estrada está ruim e ocorre um acidente, quando há um caminhão, o número de mortes acaba sendo alto. Lamentavelmente, o trânsito no Brasil mata 37 mil pessoas por ano. Quando cai um Boeing e cerca de 220 passageiros a bordo é uma comoção nacional. Agora, matar o equivalente a um Boeing a cada dois dias nas ruas e estradas é encarado como normal. A questão da falta de motoristas também está muito relacionada a isso. O Instituto Bonilha, de Curitiba (que faz pesquisas de mercado, opinião e mídia), fez uma pesquisa recentemente, encomendada pela Volvo, em que 77% dos entrevistados afirmavam que não tinham a menor intenção em trabalhar com transporte, e mais de 70% disseram que não investiriam nessa atividade. Isso demonstra a visão que o

“ Deixo a presidência da NTC, mas continuo colaborando dentro da entidade ”

mercado e o cidadão têm da nossa atividade. Embora, ele ache a atividade muito importante para o país. Ele reconhece isso, mas não recomendaria o setor a um filho ou ele mesmo não entraria nesse ramo de atividade. Esta situação traz para nós um problema sério de acesso a esta atividade, não de reposição de mão de obra. Fazemos um exercício aqui: se no Brasil são vendidos 150 mil caminhões por ano; e a carência desde 2009 é de cerca de 100 mil motoristas, é sinal que está se absorvendo a demanda. Porque não há sucateamento de caminhões no país, o que sai do mercado é uma quantidade muito pequena. As lacunas estão sendo supridas, mas de uma maneira mais lenta. Isto porque não é uma atividade atrativa. Outro agravante é que hoje o motorista não é apenas motorista, ele precisa ser um técnico em informática. Quando você tem regras muito claras para a atividade, como a própria Lei 12.619, você começa a humanizar mais esta profissão. A gente tem visto casos, que saíram na imprensa inclusive, de motoristas dirigindo 16, 18 horas sem parar, usando de substâncias tóxicas para poder cumprir os prazos exigidos. À medida que você tiver uma regra clara e mais humanização da atividade, temos a impressão que a imagem do setor vai mudar bastante. É uma questão de médio prazo. Acreditamos que vamos conseguir estas mudanças.

E quanto ao futuro do setor de transporte rodoviário de cargas? O senhor é otimista com relação ao cenário das próximas décadas?

Eu confio que o transporte rodoviário de cargas será muito forte nos próximos anos, que ele será reconhecido como um dos pilares mais importantes da economia nacional. E o setor não precisa ser somente reconhecido, ele tem que ter regras para alcançar a solidez adequada para se tornar um dos pilares fortes da economia nacional. E nós estamos indo nesta direção. Basta observar todo o trabalho que tem sido feito nessa direção ao longo desses 50 anos de atuação da NTC. Cada diretoria que assumiu vem procurando sempre aperfeiçoar este trabalho, procurando fazer o melhor para o setor, de acordo com a realidade de cada momento. Se não fosse por isso, a NTC não estaria chegando aos 50 anos. Se ela não fosse uma entidade importante, representativa, dirigida por empresários comprometidos – e não estou me referindo somente aos presidentes, mas a todos os envolvidos – não estaria tão forte e atuante hoje. A NTC e todos que dela participaram têm uma dose de contribuição muito grande na melhoria do setor de transportes. E essas melhorias acontecem de maneira escalonada, elas vem sendo construídas e conquistadas à medida que o tempo passa, que aqueles com poder de decisão estão mais maduros para entender as necessidades do setor. O trabalho de convencimento que precisamos fazer junto àqueles que tomam as decisões no país é contínuo, mas traz resultados. Acreditamos que a NTC faz um trabalho magnífico pelo setor. Esperamos que todos os nossos futuros dirigentes aqui tenham a mesma vontade de colaborar, o mesmo entendimento e a mesma lealdade que todos nós tivemos na atual gestão. ◀

**TEM UM CAMINHÃO
PERFEITO PARA O SEU NEGÓCIO.
SEJA ELE QUAL FOR.**



Respeite os limites de velocidade.

A MAN Latin America é líder de vendas no mercado há 10 anos, com uma gama completa de produtos e serviços.

- **VW DELIVERY ADVANTECH** - ágeis e versáteis: a linha de caminhões leves mais vendida do Brasil, que atende à legislação VUC*.
- **VW WORKER ADVANTECH** - fortes e resistentes: ideais para todo o tipo de trabalho pesado em centros urbanos. Caminhões equipados com motorização EGR que dispensa o uso do ARLA**.
- **VW CONSTELLATION ADVANTECH** - robustos e confortáveis: apropriados para médias e longas distâncias. Únicos caminhões médios e pesados que dispensam o uso do ARLA e que possuem uma linha completa de cavalos mecânicos de 330 cv a 420 cv.
- **CAMINHÕES MAN TGX** - novos MAN TGX extrapesados produzidos no Brasil: tecnologia, eficiência e conforto nunca estiveram tão juntos para oferecer uma maior produtividade.



*VUC - Veículos Urbanos de Carga, com características técnicas apropriadas para carga e descarga de materiais em áreas urbanas, nos termos da legislação vigente.
**Caminhões com motorizações de 190 cv a 280 cv (tecnologia EGR). Imagens meramente ilustrativas.



MAN Latin America, fabricante dos Caminhões e Ônibus Volkswagen e Caminhões MAN.
www.man-la.com





ORLANDO MONTEIRO
1963-1966



**JOSÉ CARNEIRO
DE GUSMÃO LACERDA**
1966-1970



**AGRÁRIO MARQUES
DOURADO**
1970-1972



DENISAR ARNEIRO
1973-1976



**OSWALDO
DIAS DE CASTRO**
1977-1982



**THIERS
FATTORI COSTA**
1982-1996



**SEBASTIÃO UBSON
CARNEIRO RIBEIRO**
1987-1989 e 1993-1995



**DOMINGOS GONCALVES
DE OLIVEIRA FONSECA**
1990-1992



ADALBERTO PANZAN
1996



ROMEUI MERCI LUFT
1996-1998 e 1999-2001



**GERALDO AGUIAR
DE BRITO VIANNA**
2002-2004 e 2005-2007



FLÁVIO BENATTI
2008-2010 e 2011-2013

NTC 50 ANOS

1963–2013 • 50 anos



Por
**Katia
Rocha**

NTC&Logística - 50 anos

Conhecida, e reconhecida, por sua força no transporte de cargas, a NTC&Logística chega ao seu 50^a aniversário renovada e pronta para continuar trabalhando em prol do desenvolvimento, preparada para enfrentar os próximos 50 anos.

Criada, no início dos anos 60, a NTC tinha como principal objetivo representar os empresários do transporte de cargas em âmbito nacional. Na época, o País vinha crescendo e a atividade precisava se organizar para dar conta da demanda com condições dignas de trabalho.

Desde sua instituição até os dias de hoje, a NTC atuou junto ao Governo Federal em busca de melhores condições para o setor. Dos pleitos que defendeu, conseguiu ver muitos se tornarem realidade. A Lei 11.442 de 2012, que disciplina o transporte rodoviário de cargas, é, com certeza, uma das conquistas que está na sua história.

É uma entidade que sempre esteve à frente do seu tempo, demonstrando sempre, através de iniciativas arrojadas, algumas das quais revisaremos na linha do tempo desta publicação. Se a história sempre fornece os alicerces para as ações do presente, o olho nas tendências do futuro faz com que não se pare no tempo nem nas comemorações eternas dos louros do passado.

Voltada sempre para a evolução permanente do setor, a NTC conseguiu estabelecer bases nos quatro cantos do País fazendo jus ao N de sua sigla. Atualmente, ela congrega, além das empresas diretamente associadas (cerca de 3.500), mais de 50 entidades patronais (Federações, Sindicatos e Associações especializadas), representando cerca de 10.500 empresas que operam uma frota superior a 1,5 milhão de caminhões e criam mais de 1 milhão de postos de trabalho.

Em sua sede, em São Paulo, dispõe de um corpo técnico, capaz de oferecer todo o tipo de

assessoria. Conta com economistas, advogados, engenheiros, técnicos em logística, distribuição, custos, seguros, marketing e recursos humanos. Com o objetivo de cuidar dos interesses políticos da categoria, a entidade mantém em Brasília uma segunda sede, que oferece todo suporte ao setor de transporte de cargas junto à Administração Federal através de profissionais especializados que acompanham permanentemente as atividades do Congresso Nacional, dos Ministérios e dos demais órgãos governamentais.

Além disso, a NTC mantém a ComJovem Nacional - Comissão Nacional de Jovens Empresários que circula o Brasil inteiro angariando novos jovens para se inserir nas atividades associativas mantendo o setor articulado com condições de dar continuidade ao trabalho realizado até hoje.

Desta forma, a NTC continua atuando em âmbito nacional em prol do setor, dispondo de conteúdo técnico especializado e fomentando a continuidade na luta por uma atividade regulamentada.

Satisfeita por chegar aos 50 anos com tantas conquistas; para comemorar esta história, foi elaborada uma linha do tempo que contempla os fatos de maior relevância na história da NTC com o foco nas questões ligadas ao disciplinamento e regulamentação do setor. Longe de pretender estar completa, poderá ser enriquecida no futuro com a colaboração daqueles que realmente viveram a história da entidade e do setor. Isto poderá ser feito utilizando-se de tecnologia virtual, o que prova a tese de que a NTC&Logística se mantém absolutamente jovem aos 50.

1950

Até a década de 1950, a economia brasileira se fundava na exportação de produtos primários, e com isso o sistema de transportes baseava-se principalmente nos transportes fluvial e ferroviário. Com a aceleração do processo industrial na segunda metade do século XX, a política para o setor concentrou os recursos no setor rodoviário.



1953

Criação da Petrobras.

1955

- Juscelino Kubistchek é eleito Presidente do Brasil com seu *slogan* "Cinquenta anos em cinco".
- Chegada das montadoras ao ABC paulista.



Brasil

1958

Orlando Monteiro, na ocasião Vice-presidente do Sindicarga (Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Estado da Guanabara), defende a criação de uma associação empresarial a fim de organizar e disciplinar o setor.

NTC&
Logística

1960

Brasil



NTC & Logística

1960

- I Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas que teve como objetivo recomendar a criação da associação nacional e aprovar a inclusão do *ad valorem* no transporte de cargas.

- Orlando Monteiro recebe o título de “Transportador Número Um do Brasil”.

17 de setembro de 1963

Fundação da NTC com a participação das 77 principais empresas de transporte.

21 de Abril de 1960

Inauguração de Brasília. Transferência da capital do Brasil do Rio de Janeiro para Brasília.

3 de outubro de 1960

Jânio Quadros é eleito presidente do Brasil.

25 de agosto de 1961

Jânio Quadros renuncia.

7 de setembro de 1961

João Goulart assume a presidência do Brasil.

11 de dezembro de 1963

Eleição da 1ª Diretoria da NTC

Presidente: Orlando Monteiro (Interbrasil)

1º Vice: Wander Soares (Expresso Rio)

2º Vice: Bruno Mayer (Irmãos Mayer)

3º Vice: Denisar de Almeida Arneiro (Sideral)

Secretário: Joyce D'Amore (Coral)

Tesoureiro: José Carneiro de Gusmão Lacerda (Glória).

Conselho Superior:

Samuel Pedro Rizzo (Ristar),

Aristóteles de Carvalho Rocha (R.A.),

Osmar Ferreira Lajes (Britânia),

Fernando Bernardini (Bernardini),

Pedro Biancardini (Cuiabano),

Arino Bastos de Sá (São Luiz),

Mário Junqueira Fabiano Alves (Serviçal),

Antônio Faretelli (Star),

Wilson Chichorro (Perfex),

Leo Bernhardt Riffel (Bidim),

Avelino Andreis (Sulina),

Gilberto Merolli (União),

Isaac Leal Sampaio (Estrela do Norte),

Wilson Chagas (Caramuru) e

José dos Santos (Santista).



4 de julho de 1964

Começa a circular o Informativo NTC que tinha como propósito expressar o pensamento do setor. Em apenas 4 meses, o informativo transformou-se na Revista BR.

Objetivos da NTC

- aprimorar o sistema rodoviário de carga para melhorar e racionalizar a circulação de bens;
- colaborar com o governo na solução de problemas inerentes ao transporte;
- colaborar com as classes produtoras facilitando suas atividades;
- amparar as empresas de transporte.

31 de março de 1964 Golpe militar no Brasil

O presidente João Goulart é deposto e tem início a ditadura militar no Brasil. Indicado pelos militares, o Marechal Castelo Branco assume a presidência do Brasil.

Brasil

1964

- Decreto obriga que todas as cargas vindas de empresas estatais sejam transportadas pela rede ferroviária federal.
- O Governo Federal apresenta o Plano Nacional de Viação.

Rodovias

Nesta época, o Brasil contava com 117.555 km de rodovias, dos quais apenas 16.954 pavimentados.

1960

NTC &
Logística

1964

- NTC realiza reunião para discutir o decreto que obriga a utilização da rede ferroviária federal pelas empresas estatais e condena, publicamente, tal medida.
- NTC consegue a extinção da Guia Modelo A em zonas fiscais. O único documento necessário passa a ser a Nota Fiscal.
- Transportadores vão ao Congresso Nacional acompanhar a votação do projeto relativo ao Imposto Único sobre o Combustível; que incluía no artigo 23, a cessão de poderes ao Ministro da Viação para elaborar a regulamentação do transporte rodoviário no Brasil. Para o alívio dos transportadores o referido artigo foi vetado, e assim assegurada a possibilidade de participação dos empresários de transporte na elaboração da regulamentação.
- Criação do Departamento de Custos Operacionais e Estudos Técnicos (DECOPE).
- NTC mantém uma representação permanente em Brasília, para acompanhar o andamento dos diversos projetos em curso no Congresso Nacional que dizem respeito ao transporte rodoviário.
- É sugerida a criação da área internacional na NTC.

1964

É sancionada a lei que dá ao Conselho Nacional de Transporte a missão de coordenar a execução do Plano Nacional de Viação.

Brasil

Revista BR

A sigla da revista veio do Boletim Rodoviário, nascido em 1950 no Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas da Guanabara, que foi descontinuado e retomado pela NTC em 64.

Em seus primeiros anos, a revista BR fez campanha para a implementação do *ad valorem*.

SP a Porto Alegre

Nesta época, uma viagem de São Paulo a Porto Alegre durava cerca de 4 dias.

1965

- NTC trabalha pela derrubada do veto presidencial do general Castelo Branco e consegue a inclusão de um representante no Conselho Nacional de Transporte.
- II Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas.
- NTC inicia uma campanha sistemática em favor da pavimentação das estradas.
- NTC anuncia seu apoio para o desenvolvimento das atividades do GEIPOT.
- NTC incentiva a utilização do container.

Qual o significado da expressão: “Pertencemos à NTC”

A Gazeta de SP em sua edição de 13 de agosto de 1965 publicou uma matéria explicando as faixas vistas nos caminhões das rodovias brasileiras com os dizeres: “Pertencemos à NTC”. A resposta era simples, significa que a empresa que realizava aquele transporte era filiada da NTC e por isso prestaria aquele serviço de forma adequada. Carregar uma faixa com aquele dizer era um símbolo de idoneidade, garantia, rapidez e eficiência.

1965

- Criação do GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes).
- Inaugurada a ponte da Amizade, que liga o Brasil ao Paraguai.
- Aprovado novo Código Nacional de Trânsito.
- III Congresso Nacional do Trânsito promovido pelo Conselho Nacional do Trânsito.

18 de agosto de 1965

Devido às chuvas, caem as duas pontes sobre o Rio Pelotas que ligavam Santa Catarina ao Rio Grande do Sul.

Brasil



1960

NTC &
Logística

Maio de 1966

Gusmão de Lacerda assume a presidência da NTC.



1966

- NTC sugere emendas ao Relator da lei que aprova o uso de container no Brasil.

- NTC promove o I Encontro Regional das Empresas de Transporte de Cargas.

- NTC destaca a importância da BR 101 e cria uma campanha para a pavimentação da BR 101 que durou até meados dos anos 70.

- Gusmão de Lacerda consegue que o exército construa uma travessia provisória sobre o Rio Pelotas, religando o Rio Grande do Sul ao resto do continente depois da queda das duas pontes sobre o rio.

- NTC promove I Encontro com transportadores do norte e nordeste do País.

- NTC participa, em Montevidéu, da reunião internacional que criou a ALATAC (Associação Latinoamericana de Transporte Automotor por Carretera).

- A convite do Itamaraty, a NTC fez parte da delegação que assinou o Convênio de Transportes Terrestres entre Argentina, Uruguai e Brasil que visava a facilitar a transposição das fronteiras de cargas e passageiros entre os países.

Setembro de 1966

NTC muda sua sede na Rua Barão de Itapetininga para a Rua Araujo.

Abril de 1967

Realização do I Congresso Latino-Americano de Transporte Rodoviário no Rio de Janeiro.

Agosto de 1967

NTC é convidada para fazer parte do Grupo de Trabalho criado pelo Ministério dos Transportes para estabelecer normas técnicas dos cofres de cargas (contêiner).



1966

- Sancionada lei que permite o uso de contêineres no Brasil.
- O Conselho Nacional de Trânsito institui a Campanha Nacional Educativa do Trânsito.

1967

Um dos últimos atos do Marechal Castelo Branco - influenciado por Juarez Távora (Ministro de Viação e Obras na ocasião) -; foi o Decreto nº 139 que excluía do Conselho Nacional de Trânsito a participação de representantes das classes empresariais, o que incluía a NTC.

15 de março de 1967

Marechal Costa e Silva assume a presidência do Brasil.

Março de 1967

Coronel Mário Andreazza é nomeado o novo Ministro dos Transportes. As metas estabelecidas por ele eram: construir a ponte Rio-Niterói, terminar a duplicação da Via Dutra, concluir a rodovia Vitória-Corumbá; acelerar as obras da BR 101; retificar e pavimentar a Transnordestina entre Feira de Santana e Fortaleza, e pavimentar a rodovia Curitiba - Foz do Iguaçu.

Novembro de 1967

Inauguração da 2ª pista da Via Dutra.

As mulheres já eram presentes no transporte

Nelly Nogueira, sócia e esposa de Aristóteles de Carvalho Rocha, conta que no I Congresso Latino-Americano de Transporte Rodoviário, em um jantar, pediu a colaboração de Orlando Monteiro para o Lar Escola Emannuel (instituição fundada por ela e outros transportadores), que abrigava crianças carente na periferia de São Paulo. Brincando, ele disse: "se você pular na piscina com este vestido de festa, dou-lhe 200 mil". "Só pulo por 300", respondeu. E ele topou". Ao ameaçar pular, um auxiliar segurou-a, a pedido de Monteiro, mas se desequilibraram e ambos acabaram caindo. No dia seguinte, foi muito cumprimentada pelas delegações estrangeiras e acabou arrecadando mais para a instituição.

Mas, Nelly Nogueira não era apenas uma mulher com atenção às causas sociais, como sócia da transportadora R.A era uma mulher atuante e engajada no setor. Segundo ela, na Revista BR Nº 51, de outubro de 68: "Carregar, dirigir caminhão, isto sim, é trabalho de homem. Raciocinar, lidar com as finanças da empresa, a mulher faz muito bem. Basta que entenda do negócio."



1960

NTC & Logística

1967

- O Governo Federal manifesta interesse em regulamentar o transporte rodoviário de carga. A NTC monta um grupo de trabalho, a pedido do Ministro dos Transportes, e elabora um anteprojeto em 15 meses.
- NTC realiza assembleias regionais para aproximar-se do associado.
- O transporte rodoviário de cargas foi prejudicado pelas barreiras fiscais impostas pelos Estados. A NTC leva o caso ao Ministro da Fazenda para uma regulamentação.

1968

NTC e os sindicatos desenvolvem tabelas de frete que passaram a ser fiscalizadas pela Superintendência Nacional de Abastecimento – SUNAB, em atendimento as exigências do Conselho Interministerial de Preços (CIP).

Novembro de 1968

É inaugurada a Rodovia do Oeste (Rod. Castelo Branco).

30 de outubro de 1969

Emílio Garrastazu Médici assume a presidência do Brasil.

Brasil

1969

NTC compra um terreno para construção da sede própria na Rua Borges Lagoa, Vila Mariana. É criado o Clube do Transportador para angariar fundos para a construção da sede.

Abril de 1969

Realização do II Congresso Latino-Americano de Transporte Rodoviário em Montevideo.

1969

III Congresso Nacional de Transporte de Cargas com abertura do Ministro Mário Andreazza e palestra do Engº Eliseu Resende, Diretor do DNER, sobre o Plano Viário Nacional.

Novembro de 1969

O Presidente do Brasil, Médici, recebe comitiva da NTC que entregaram o anteprojeto de regulamentação do setor e solicitaram a inclusão de empresas como beneficiárias dos fundos de financiamento.



1970

Maio de 1970

Agrário Marques Dourado assume a presidência da NTC.

Outubro de 1970

Realização do III Congresso Latino-Americano de Transporte Rodoviário no México.

1970

- NTC realiza missão comercial ao Japão, de onde trouxe o modelo do terminal de cargas que foi adotado em Brasília.
- NTC é admitida como membro da IRU (International Transport Union) em seu XII Congresso realizado em Haia, Holanda.
- NTC participa da Comissão de Estudos da Regulamentação da CIP para elaboração de normas técnicas para o uso de cofres de cargas.
- NTC cria diversas assessorias, entre elas: Seguros, Relações Públicas, Jurídico, Estudos Políticos, Custos e outros.
- NTC se declara contrária à posição do governo de financiar a construção da Rodovia Imigrantes com recursos oriundos de pedágio na Rodovia Anchieta.

1971

- Empresários paulistas visitam as obras da Rodovia Manaus-Porto Velho.
- NTC junta-se à IRU em campanha no combate à poluição da natureza.
- Com apenas 7 anos de existência, a NTC já possuía escritórios no Rio de Janeiro e em Brasília, além de representações nas demais capitais e em diversos municípios.



Durante sua gestão, Agrário defendeu a renovação de lideranças e viajou o país inteiro incentivando jovens a participarem das atividades associativas.

1970

Presidente Médici assina programa para financiar a construção de obras de infraestrutura no Norte e Nordeste, o que inclui a Transamazônica.

Brasil

30 de agosto de 1972

Inauguração do Rodovia Transamazônica.



1970

NTC & Logística

Janeiro de 1973

Denisar Arneiro assume a presidência da NTC.



1974

- NTC alerta para a possibilidade de falta de caminhões que colocaria em risco o escoamento da safra. Para remediar a situação, o Presidente Médici baixa um decreto isentando de impostos de importação as peças de caminhões.
- O VI Encontro Norte-Nordeste assume proporções de congresso.
- Comitativa de transportadores da Alemanha visitam a NTC.

1975

IV Congresso Nacional de Transporte de Cargas com encerramento do Ministro dos Transporte, General Dirceu de Araujo Nogueira.

Brasil

1973

- O Governo Federal começa a mostrar interesse na multimodalidade.
- Inaugurada BR 290, situada no estado do Rio Grande do Sul, atravessando o litoral norte do estado em sentido oeste, até o município de Uruguaiana, na fronteira com a Argentina.

15 de março de 1974

Ernesto Beckmann Geisel assume a presidência do Brasil.

1974

Plano Quinquenal Ferroviário prevê a construção de novas ferrovias, manutenção das linhas existentes, aquisição de locomotivas e vagões.

Novembro de 1974

Aberta a concorrência para o primeiro terminal de cargas do Brasil, no entroncamento da Via Dutra e Rodovia Fernão Dias

1974

Inaugurada a Ponte Rio-Niterói



O momento do Brasil

Neste período aconteceu o milagre econômico e a crise do petróleo, mesmo assim, o transporte de cargas manteve seu crescimento acima das demais atividades econômicas.

10 anos de NTC

Nesse período, a entidade já havia conseguido unificar a classe em todo o país, criando normas comuns de procedimento, e impor-se aos usuários, ao governo e ao público, elevando o setor à condição de uma das categorias empresariais mais importantes do país.



1975

- É anunciada a construção do terminal de cargas de Brasília.
- Ministério dos Transportes contrata empresa para preparar a regulamentação do setor.

Março de 1975

Os problemas da BR 116, entre São Paulo e Curitiba, completam 30 anos.

1976

- Pista ascendente da Rodovia dos Imigrantes é concluída.
- É aberta a concorrência para a construção da ponte que aposentará a Ponte Pensil entre São Vicente e Praia Grande

Crise do petróleo

Para reduzir as consequências da crise do petróleo, uma vez que o Brasil importava 80% do que consumia, a NTC sugeriu que, nos mercados de grande fluxo de carga, os usuários fossem obrigados a utilizar as ferrovias, limitando o uso rodoviário. Para agilizar o transbordo, o governo deveria financiar a construção determinais com rampas e guindastes; e financiamento do BNDE para terminais e pranchas piggy-back. De seu lado, o governo decidiu proibir produção de automóveis a diesel e passou a subsidiar o óleo diesel para o transporte de cargas e passageiros.

1970

NTC &
Logística

Abril de 1977

Oswaldo Dias de Castro assume a presidência da NTC, já que Denisar Arneiro pediu afastamento para estudar no exterior.

Novembro de 1977

II Seminário Nacional do Transporte Rodoviário de Carga.

Nesta época 80% da produção do Brasil era transportada por apenas 5% de rodovias pavimentadas.



Fevereiro de 1978

NTC vai ao Congresso Nacional falar da importância econômica do TRC e pedir apoio ao Presidente do Senado Petrônio Portela para a participação do nas decisões ligadas ao transporte.

Setembro de 1978

- I Feira Nacional do Transporte com abertura do Ministro Dirceu Nogueira. Era o embrião da FENATRAN.
- III Seminário Nacional do Transporte Rodoviário de Carga

21 de setembro de 1978

É inaugurada a nova sede da NTC na Rua Borges Lagoa.

1978

NTC leva o Presidente Figueiredo a uma visita ao Terminal de Cargas de Brasília em seu primeiro ano e ele se dispõe a discutir melhor a questão como uma solução para o transporte de cargas.



Sistema Tarifário

Foi realizada a sistematização das tabelas de frete com base nos usos e costumes dos transportadores.

31 de agosto de 1977

Lançamento do 1º Terminal de Cargas do País em Brasília.

Brasil

28 de outubro de 1978

A Rodovia dos Bandeirantes é inaugurada pelo, então, presidente Ernesto Geisel e pelo governador Paulo Egídio Martins.

O início da regulamentação

O Diretor Geral do DNER Adhemar Ribeiro da Silva institui a Portaria DG 05 que estabelece o Registro e Cadastro de Transportadores Rodoviários de Carga (RCTRC). Mas, ao final de um ano, do total estimado de 22.000 empresas, apenas 6.217 haviam sido cadastradas.

BR 364

O carreteiro José de Almeida – que fazia a rota do norte do País era obrigado a usar a BR 364, que liga Cuiabá a Rio Branco, servindo também de interligação com a BR 319 – relata que em 1974 chegou a levar 49 dias para fazer o percurso Cuiabá a Porto Velho (distância de 1500 km).



Na primeira gestão de Oswaldo foram promovidas viagens técnicas para EUA e Canadá, realização de seminários, conquista do financiamento do BNDE para compra de equipamentos, isenção de IPI para caminhões pesados, regulamentação do transporte de contêineres e o fim do desconto do IR na fonte.

NTC & Logística

1979

Oswaldo Dias de Castro é reeleito na presidência do NTC.

Abril de 1979

NTC participa do Encontro Nacional do TRC em Brasília com a presença do Ministro dos Transportes Eliseu Resende.

Agosto de 1979

O Vice-presidente da República recebe em audiência a NTC.

Novembro de 1979

IV Seminário Nacional do Transporte Rodoviário de Carga.

15 de março de 1979

João Baptista Figueiredo assume a presidência do Brasil.

Brasil

Lei do Capital Estrangeiro

Foi apresentado pelo Deputado Cunha Bueno (PDS-SP), um projeto que estabelecia que toda empresa do TRC deveria ter 4/5 de seu capital pertencente a brasileiros e ser cadastrada no DNER. As que não atendessem a essa exigência teriam prazo de um ano para enquadrar-se. A rápida tramitação pelas Comissões e a aprovação pelo plenário; em 21 de junho de 1979, teve apoio do deputado paulista Alcides Franciscato e do General Golbery.

No Senado, o Projeto foi encaminhado às Comissões e a NTC enviou mensagens aos membros de todas elas informando as necessidades do setor. O Senador José Lins (PDS-CE) modificou o projeto, garantindo direitos às empresas estrangeiras já instaladas, como o TNT, que chegou ao mercado abarcando muitas cargas.

A reunião com o Senador Jarbas Passarinho para negociar a lei foi decepcionante, já que ele era contra qualquer restrição ao capital estrangeiro. "Na ocasião foi feita uma campanha para conscientizar os parlamentares. Num desses esforços, caminhoneiros liderados por José Fonseca Lopes, Sebastião Ribeiro e Osório Coelho levaram mais de 500 caminhões em passeata ao Congresso, enquanto eu negociava com Passarinho". Num dado momento conta Thiers, Golbery pediu a Passarinho para acabar com a manifestação. "Só se prender as lideranças ou deixar o projeto passar", respondeu o senador. Golbery pediu, então, para negociar o Projeto e concedemos a permanência da TNT.

Em 11 de julho de 1980, o Presidente Figueiredo sancionou a Lei 6.813 regulamentando a participação do capital estrangeiro em 1/5.

1980

1980

- É aprovado o Código de Ética do TRC, composto de 25 artigos, aprovados por unanimidade no plenário do CONET.
- Lançada oficialmente a nova sistemática tarifária.

Setembro de 1980

II FENATRAM com abertura do Ministro dos Transportes Eliseu Resende.

1981

- NTC lança o livro “Beabá do Transporte Rodoviário de Carga”
- Suecos visitam a NTC

Novembro de 1981

IV Seminário Nacional do Transporte Rodoviário de Carga.

1982

Thiers Fattori Costa assume a presidência da NTC em solenidade no Palácio das Convenções em SP que reuniu 4 mil pessoas e a presença do Presidente da República, João Baptista Figueiredo.

Momento do Brasil

O Brasil entrou nos anos 80 com o pé esquerdo, com inflação e dívida externa em níveis elevados e um parque industrial defasado. O cenário era de crise global - acentuada pela moratória do México e pela elevação dos juros pelo mundo - e deterioração política do regime militar.

Cenário econômico

O clima era de pessimismo. As empresas enfrentavam inflação galopante, economia estagnada, redução do volume de cargas e milhares de caminhões parados.



1980

1982

- NTC participa do XVIII Congresso da IRU em Montreal.
- Thiers incentiva a candidatura de dois representantes do transporte de cargas como deputados federais. São eles: Geraldo Vianna e Denisar Arneiro.

Março de 1982

A informática chega a NTC com o Transistema. É iniciada a era da computação.

Setembro de 1982

III FENATRAN com abertura do Ministro dos Transportes Cloraldino Severo.

01 de fevereiro de 1983

Denisar Arneiro é empossado como Deputado Federal.

Junho de 1983

É criada a FENATAC, primeira federação destinada ao transporte de cargas.

1983

- NTC é reconhecida como entidade de utilidade pública após campanha realizada para ajudar a região sul do País depois das chuvas que assolaram a região.
- NTC completa 20 anos e comemora suas conquistas em solenidade com a presença de mais de 400 empresários e autoridades.

Abril de 1984

Semana Técnica Brasil-Suécia.

1984

V Congresso Nacional de Transporte de Cargas.

Setembro de 1984

IV FENATRAN e I Feira Nacional do Álcool - PROÁLCOOL.

Outubro de 1984

1º Programa de TV da NTC via Embratel.





Brasil

1982

Para fazer frente à crise do petróleo é iniciado o incentivo ao uso do álcool.

1983

A radiocomunicação chega ao TRC como uma alternativa para agilizar os serviços e um menor gasto de combustível.

Abril de 1983

Promulgada a Lei 7.092/83 que regulamenta o setor.

Junho de 1984

Decreto 89.874 é promulgado e regulamenta a Lei 7.092/83.

1984

- Lei 7.290/84 elimina os vínculos empregatícios dos motoristas autônomos.
- É inaugurada a DF 240, que auxiliaria no escoamento em Goiás.
- Movimento Diretas Já, reivindicava a volta das eleições diretas para presidente do Brasil.

Fevereiro de 1984

I Convenção Nacional do TRC.

A tão esperada regulamentação

A aproximação com o Governo Federal facilitou a tramitação da lei de regulamentação do setor. O anteprojeto foi preparado por Thiers com assessoria do então advogado da NTC, Geraldo Vianna. Thiers lembra que em certa ocasião com o Presidente do Brasil, ouviu o Presidente recomendar ao Ministro do Exército que trata-se bem o TRC já que ele poderia parar o Brasil.

1980

1985

- Thiers Fattori Costa é reeleito na presidência do NTC.
- VI Congresso Nacional de Transporte de Cargas realizado em Brasília.

Abril de 1985

1ª reunião do Governo Sarney com a NTC onde participaram o Ministro dos Transportes, Affonso Camargo, e o Ministro de Minas e Energia, Aureliano Chaves. Na ocasião a NTC reivindica a recuperação das estradas, abertura dos postos e fim do controle de preços.



1986

- VII Congresso Nacional do TRC realizado em Curitiba.
- Por acreditar no comando único para NTC e FENATAC, Thiers abre mão de seu último ano de mandato, para que seu sucessor assumisse as duas entidades.

25 de novembro de 1985

Sancionada a Lei 2.049, conhecida como a Lei Arneiro – por ser de autoria do Deputado Denisar Arneiro. Esta lei permite a tolerância de 5% na pesagem da carga em veículos de transporte nas balanças rodoviárias.

24 de janeiro de 1987

Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro assume a presidência da NTC/FENATAC.

1987

VIII Congresso Nacional do Transporte de Cargas realizado em Belém.

Outubro de 1987

V FENATRAN.

Mudança da logomarca

A união da NTC com a FENATAC levou à mudança da logomarca, que passou a ser representada por dois elos de corrente entrelaçados, um símbolo de união e força.

15 de março de 1985

Após o falecimento de Tancredo Neves, eleito indiretamente à Presidência do Brasil, José Sarney, seu vice na ocasião, assume o cargo.

1985

- TRC sofre com a falta de cursos profissionalizantes no setor.
- Empresas adotam tacógrafo como componente gerencial.
- Brasil investe na multimodalidade.

Setembro de 1985

II Convenção Nacional do TRC. Implantação oficial do sistema Telestrada.

1986

Após 9 anos, finalmente é inaugurado o Terminal de Cargas Fernão Dias.

Setembro de 1986

III Convenção Nacional do TRC.

1987

Colocada a pedra fundamental do Terminal de Cargas de Belém.

Malha viária

O estado precário da malha viária causa um prejuízo anual da ordem de 77 bilhões cruzados. O Brasil é recordista em mortes no trânsito.

Brasil



1980

NTC&
Logística

1988

- NTC ingressa no campo cultural.
- IX Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas

5 de outubro de 1988

É promulgada a nova Constituição da República Federativa do Brasil.

1989

Depois de 5 anos de controle o frete para empresas é liberado pelo Ministro da Fazenda.

Brasil

21 de Abril de 1989

NTC muda sua sede para o Palácio dos Transportes na Vila Maria/SP.

1989

- FENATAC muda sua sede para Brasília para manter-se em âmbito nacional.
- X Congresso Nacional de Transporte de Cargas.

Outubro de 1989

VI FENATRAN.



A Assembleia Nacional Constituinte de 1988 ensejou uma das maiores mobilizações que a classe já havia feito. Em 30 de abril, as lideranças do TRC e do setor de passageiros foram recebidas em Brasília na Subcomissão da Questão Urbana e Transporte da Comissão da Ordem Econômica da Constituinte, em audiência que durou seis horas. A NTC defendia a competência da União para legislar sobre trânsito, a Polícia Rodoviária Federal no patrulhamento ostensivo; vinculação do imposto único sobre combustíveis para conservação das rodovias; restrições ao capital estrangeiro nas empresas; criação do SEST/SENAT e caminhos alternativos às rodovias com pedágios.



O Palácio dos Transportes

O Palácio dos Transportes – hoje, Condomínio Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, em homenagem a seu idealizador; foi construído por esforços conjuntos do SETCESP (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região) e da NTC. Além de ser a casa das entidades citadas acima, é a sede do FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo) e outras entidades ligadas ao setor.

O despertar das federações.

O final de 1988 e o início de 1989 foram marcados pelo surgimento de novas entidades de representação do transporte rodoviário de cargas. São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo já tinham suas federações.

Presença na Câmara

Como Deputado, o ex-presidente da NTC, Denisar Arneiro conseguiu aprovar a desvinculação do imposto único, revigorar o Fundo Rodoviário e transformar o vale-transporte em lei.

1990

NTC & Logística

01 de janeiro de 1990

Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca assume a presidência da NTC.

Maio de 1990

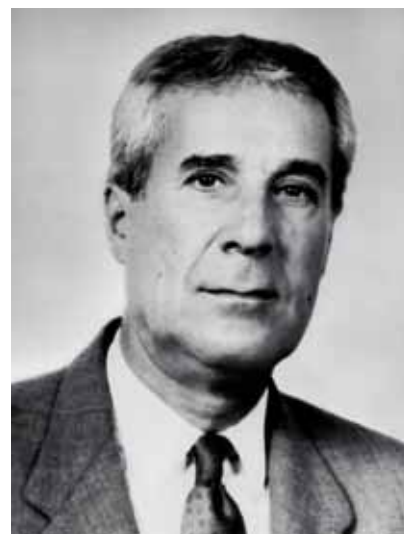
22º Congresso Mundial da Internacional Road Transport Union (IRU) realizado no Rio de Janeiro em conjunto com a NTC e a Fetranscarga.

Julho de 1990

VII FENATRAN com abertura do Ministro da Infraestrutura Ozires Silva.

1990

XI Congresso Nacional de Transporte de Cargas realizado no Rio de Janeiro.



Brasil

15 de março de 1990

Fernando Collor de Mello assume a presidência do Brasil.

17 de agosto de 1990

O Presidente Fernando Collor de Melo recebe as lideranças do setor em audiência.

Plano Collor

Recém-chegado ao cargo, Domingos, teve que administrar o Plano Collor que confiscou os recursos das contas bancárias, congelou os preços e mudou a moeda de Cruzado Novo para Cruzeiro. Com apoio de deputados e senadores, e auxiliado por Alfredo Peres da Silva, em Brasília, foi falar com Marcos Coimbra, ministro do Gabinete Civil de Collor "Mostramos a ele que tínhamos caminhões parados no

meio da viagem por falta de dinheiro para abastecimento e que, a persistir a situação, sobreviria o caos no abastecimento no país". Assim, o TRC foi o primeiro setor a liberar parte do dinheiro bloqueado e a receber o frete na nova moeda.

Jovens no Setor

Aos poucos os representantes da nova geração de empresários de transporte estão conquistando mais espaço nas entidades sindicais. A exemplo disso, o SETCERGS e o SETCESP mantêm comissões formadas por jovens empresários do setor.

Março de 1991

A Ministra Zélia Cardoso de Mello visita a NTC. Na ocasião falaram sobre a necessidade de renovar a frota, conservar a malha rodoviária e da falta deformação de mão-de-obra.



1991

XII Congresso Nacional de Transporte de Cargas em Natal.

Setembro de 1991

A entrega da Medalha de Mérito do Transporte outorgada pela NTC passa a ter um evento próprio.

Outubro de 1991

IX FENATRAN.



1992

XIII Congresso Nacional de Transporte de Cargas e X FENATRAN a bordo do cruzeiro Eugênio C. O evento reúne mais de 900 empresários e é pioneiro na área empresarial.

Julho de 1991

Aprovada a Portaria nº 625 que autoriza o fim do congelamento de preços.

Maio de 1992

1ª Conferência Nacional de Integração e Desenvolvimento do Transporte promovida pela CNT (Confederação Nacional de Transporte) em Brasília com a presença do Presidente Collor.

Agosto de 1992

Movimento Caras Pintadas inicia sua campanha para a saída de Collor da Presidência do Brasil.

29 de dezembro de 1992

Itamar Franco assume a presidência do Brasil.

Brasil

Modernização

A inflação conjugada com recessão durante o Governo Collor, recomendava mudança de procedimentos, corte nos custos e racionalização da estrutura. A NTC investiu na informática, substituiu circulares por boletim semanal denominado NTC Notícias e terceirizou a revista Brasil Transportes. Para fortalecer o sistema representativo era dado início ao NTC Itinerante que realizou viagens por diversas localidades do País.



1990

NTC & Logística

13 de maio de 1993

Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro assume a presidência da NTC.

1993

- O Congresso Nacional de Transporte de Cargas, tradicional evento do setor, precisa ser cancelado frente a alarmante situação econômica do País.
- NTC mobiliza a classe para dar continuidade a criação do SEST/SENAT que estava engavetada havia 4 anos.



1994

NTC apoia o pacote econômico que institui a URV (Unidade Real de Valor).

1995

- XIV Congresso Nacional do Transporte de Cargas, realizado em São Paulo.
- NTC amplia o escritório de Brasília.

Brasil

14 de setembro de 1993

Promulgada a Lei 8.706/93 que estabelece o sistema SEST/SENAT.

1 de janeiro de 1995

É constituído o Tratado de Assunção que estabelece o livre comércio entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

1 de janeiro de 1995

Fernando Henrique Cardoso assume a presidência do Brasil.

1996

Concessão da Via Dutra.

30 anos NTC

As comemorações dos 30 anos tiveram um gostinho especial, já que o Presidente Itamar Franco sancionou um decreto instituindo o dia 17 de setembro como o Dia Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas, precisamente a data de fundação da NTC.

Conscientização empresarial

Com as dificuldades econômicas da época foi necessário conscientizar o empresariado a necessidade da luta contra a concorrência desleal. Para isso, a NTC passou a viajar pelo Brasil inteiro a fim de promover o fortalecimento empresarial.

NTC – Novo estatuto

O novo estatuto mudou a denominação da NTC para Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, eliminando "das empresas de"; o escritório regional da NTC, em Brasília, passou a subsede; o Conselho Superior passou a ser órgão máximo de administração; o processo eleitoral mudou e o mandato do presidente foi reduzido para dois anos.

01 de janeiro de 1996

Adalberto Panzan assume a presidência da NTC.

19 de janeiro de 1996

NTC cria programa de qualidade total visando a certificação ISO 9002.

Maio de 1996

NTC realiza viagem técnica para Portugal, Espanha e Hungria.

24 de junho de 1996

NTC lança o Guia Eletrônico do Transporte via Internet que reunia dados sobre o sistema de representação e a atividade.

Setembro de 1996

NTC realiza a segunda viagem técnica do ano para Bélgica, Holanda e Alemanha. Quem chefiou o grupo foi Denisar Arneiro, já que Adalberto Panzan encontrava-se hospitalizado. Durante a viagem o grupo recebeu a notícia de seu falecimento.



Globalização

Frente a globalização os empresários passaram a se interessar por soluções, tecnologias, legislações e regulamentos colocados em prática fora do País. Por isso a necessidade da realização das viagens técnicas.

17 de setembro de 1996

TRC perde um grande líder, Adalberto Panzan.

18 de setembro de 1996

Romeu Luft, vice-presidente de Adalberto Panzan, assume a presidência da NTC.

Dezembro de 1996

NTC participa da criação do Condesul – Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul.

1990

NTC &
Logística

Agosto de 1997

XI FENATLAN.

1997

NTC deixa de publicar a revista Brasil Transportes.

1998

- NTC inaugura site, com domínio próprio.
- XV Congresso Nacional de Transporte de Cargas em Salvador.
- NTC institui o Prêmio NTC Fornecedores do Transporte, que está em vigor até os dias de hoje e possui grande reconhecimento no setor pela sua idoneidade.



Junho de 1998

I Seminário sobre seguros no MERCOSUL.

1999

- Frente ao aumento expressivo de praças de pedágio, a NTC vai à Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados solicitando vias alternativas.
- XII FENATLAN.
- II Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Novembro de 1999

Romeu Luft é reeleito para Presidente da NTC.



Brasil

23 de setembro de 1997

É sancionada a Lei Nº 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

1 de janeiro de 1999

Fernando Henrique Cardoso assume seu segundo mandato na presidência do Brasil.

O novo Código de Trânsito Brasileiro abole a representação da NTC e das demais entidades do Contran.

Reformulação do estatuto da NTC

Nesta nova reformulação, a NTC altera o caráter meramente representativo para adquirir uma postura voltada ao perfil empresarial e passa a dedicar maior atenção às empresas associadas. A regulamentação da logística e operação multimodal levou a NTC retirar a palavra “Rodoviário” de sua denominação.

2000

Novembro de 2000

1º Encontro Nacional de Transporte na Cadeia Logística quando lança o Transqualit, sistema de qualificação para empresas de transporte.

2000

III Prêmio NTC
Fornecedores do Transporte.

Abril de 2001

Seminário sobre o Disciplinamento do TRC em Brasília com apoio da FENATAC e da CNT. Nos anos seguintes este evento passou a chamar-se Seminário Brasileiro do TRC.

2001

- Congresso NTC Rio Internacional.
- NTC Notícias passa a ser uma revista mensal.
- IV Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Novembro de 2001

XIII FENATRAN. Nesta edição a FENATRAN ganhou um novo parceiro, a ANFAVEA.

Chegada aos anos 2000

A NTC sempre teve em sua história ações de incentivo à modernização das empresas. O desenvolvimento da informática e das telecomunicações e suas modernas ferramentas tornaram-se essenciais para a integração do transporte à globalização. Para isso, a NTC lança o portal Web Transporte, promove seminário sobre Planejamento Estratégico e realiza a 1ª semana de Tecnologia em Transporte.



01 de janeiro de 2002

Geraldo Aguiar de Brito Vianna assume a presidência da NTC.

2002

NTC incorpora a logística em seu nome e passa a chamar-se NTC&Logística.

Roubo de cargas

Nesta época o roubo de cargas alarmava o setor, com isso a NTC atuou em dois grupos do Ministério dos Transporte e deu apoio à CPI do Roubo de Cargas.

Após as mudanças de entidade representativa para colaborativa, a NTC precisou de um reposicionamento estratégico. Era preciso fazer jus à letra N da sigla e transformar-se em nacional propriamente dita. Frente a isso, a NTC passou a visitar as bases do setor e implantar diversas ações em busca da ampliação de seu campo de atuação.

Foram diversas iniciativas desde de implantação de 0800 até a intensificação do uso de mídia eletrônica.

2000

NTC& Logística

2002

- NTC Notícias passa a ser um informado *online* diário que chega a cerca de 15.000 assinantes por dia.
- NTC lança programa de TV Brasil Logística e Transporte em rede aberta no horário nobre que ficou no ar por mais de 4 anos.
- NTC volta a publicar as tabelas referenciais elaboradas pelo DECOPE.
- V Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Abril de 2002

II Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Agosto de 2002

- I Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em Amparo com a presença de Ministro do Supremo Tribunal Federal e alto magistrado.
- V Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Fevereiro de 2002

O presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso anuncia o fim do “apagão” e do racionamento de energia.

01 de janeiro de 2003

Luiz Inácio Lula da Silva assume a presidência do Brasil.

Brasil

Apagão logístico

A expressão foi utilizada pela primeira vez no III Seminário Brasileiro do TRC em Brasília para designar o estado que encontrava-se o setor. A partir daí, foi adotada pela mídia e até mesmo em pronunciamentos do Presidente da República.

Abril de 2003

III Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Agosto de 2003

II Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em Amparo.

Novembro de 2003

XIV FENATTRAN.

2003

VI Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

2004

Criação da Frente Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas que unificou o discurso das lideranças empresariais e de transportadores autônomos. NTC é uma das integrantes do movimento.



Abril de 2004

IV Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Agosto de 2004

III Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

2004

- NTC inicia área sociocultural. Era o início da realização de um sonho de 1988.
- VII Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.
- NTC passa a publicar o Anuário NTC&Logística que traz um balanço do ano e estudos realizados no setor.

Setembro de 2004

NTC dá início a seu projeto de eventos técnicos Itinerantes com edição piloto em Rondonópolis. O sucesso é tão grande que para o ano seguinte são programadas edições em 9 localidades diferentes do Brasil.

Ministro dos Transportes recebe representantes da Frente Nacional do TRC



Julho de 2004

Frente Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas vai à reunião com presidente Lula para suas reivindicações.

Novembro de 2004

Decreto 5.276 cria a figura do Operador Multimodal no Brasil.

2000

NTC &
Logística

2005

- NTC implanta TV Corporativa com mais de 450 pontos em todo o Brasil.
- Realização de 9 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.

Maio de 2005

V Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.



Junho de 2005

NTC e Anfavea vão a Brasília convidar o Presidente Lula para a cerimônia de abertura da 15°.

Outubro de 2005

XV FENATRAN. Neste ano passou a chamar-se Feira Internacional de Transporte de Cargas e Logística.

2005

VIII Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

17 de outubro de 2005 O Grito das Estradas

Mais de 200 bitrens, a grande maioria de empresas de transportes, ocuparam a Esplanada dos Ministérios em Brasília para sensibilizar o Governo sobre as condições do setor. De forma totalmente organizada a manifestação teve hora de início e de fim, que foi respeitado pelos manifestantes que ao saírem fizeram questão de não deixarem papéis jogados na rua. Autoridades do Governo receberam os líderes da manifestação que levaram uma pauta com 11 pleitos.





As solicitações do Grito das Estradas

- 1 • Definição de um novo modelo de gestão da malha rodoviária federal.
- 2 • Rediscussão da segunda etapa das concessões rodoviárias.
- 3 • Fiscalização rigorosa, em todo o País, do excesso de peso nos caminhões.
- 4 • Fiscalização do estrito cumprimento da Lei federal que instituiu o vale-pedágio e aprovação de incentivo fiscal temporário.
- 5 • Aprovação, ainda que através de Medidas Provisórias, dos três projetos de lei que se encontram prontos para serem votados na Câmara dos Deputados, há mais de dois anos, voltados ao disciplinamento da atividade, ao controle do tempo de direção e ao combate do roubo de veículos e cargas.
- 6 • Depuração e divulgação, com urgência, dos dados do Registro Nacional dos Transportadores de Cargas (RNTRC) recentemente implantado pela ANTT.
- 7 • Reconhecimento dos bitrens como veículos normais, dispensando-os de Autorizações Especiais de Transito (AETs), tanto no nível federal quanto no estadual.
- 8 • Redução da carga tributária incidente sobre a atividade.
- 9 • Adoção, como política de governo, de um Programa de Renovação da Frota Brasileira de Caminhões.
- 10 • Melhorias da infraestrutura portuária e implantação de estacionamentos em grandes centros urbanos e rodovias.
- 11 • Prioridade para liberação de verbas para execução de obras emergenciais e aprovação de PPPs para obras essenciais.

2000

NTC & Logística

2006

- Realização de 11 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- Publicado o Glossário NTC de Logística e Transporte.
- Publicado o livro **Olhar Itinerante**, primeiro a ser produzido através de incentivos fiscais que conta uma viagem de carona em um caminhão de cargas, do Rio Grande do Sul até Manaus, com prefácio do Presidente da Academia Brasileira de Letras, na ocasião, Marcos Vinícios Vilaça.
- IX Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Maio de 2006

VI Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Outubro de 2006

IV Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

Fevereiro de 2006

É sancionada a Lei Complementar nº 121, conhecida como Lei Negromonte que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas.

1 de janeiro de 2007

Luiz Inácio Lula da Silva assume seu segundo mandato na presidência do Brasil.

5 de janeiro de 2007

Promulgada a Lei 11.442/07 que disciplina o transporte rodoviário de cargas.

2007

- NTC e SETCESP implantam o TRC TV.
- Realização de 6 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- NTC é aceita como editora pela Fundação Biblioteca Nacional e passa a editar seus livros com selo próprio.
- Lançamento do livro Coleção Memórias, que apresenta a história do setor a partir do ponto de vista dos protagonistas desta história. Segundo livro produzido com recursos de incentivo fiscal e o primeiro como a própria NTC como editora.
- Publicado o livro O Mito do Rodoviarismo Brasileiro, de Geraldo Vianna, que apresenta o resultado de um estudo comparando as 20 maiores economias do mundo, incluindo o Brasil.
- X Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Maio de 2007

VII Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Outubro de 2007

- V Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.
- XVI FENATRAM com abertura do presidente Lula.



Brasil

Enfim, após 44 anos de muita luta, a NTC consegue ver o fruto de seu trabalho com a entrada em vigor da primeira lei destinada ao TRC.

01 de janeiro de 2008

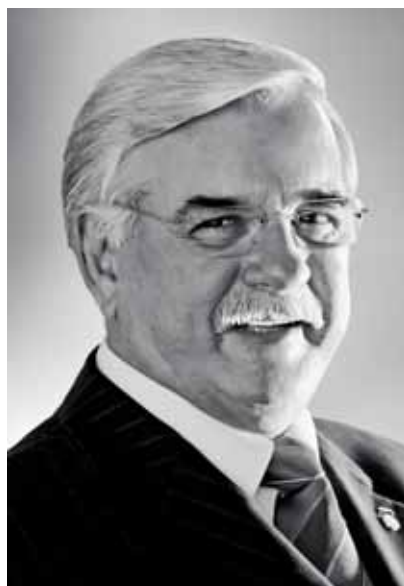
Flávio Benatti assume a presidência da NTC.

Janeiro de 2008

NTC nomeia os presidentes das Federações em vice-presidentes da NTC em seus Estados para que a entidade esteja mais presente em cada região do Brasil.

Abril de 2008

VIII Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.



2008

- Realização de 6 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- A revista Brasil Transportes volta a ser editada pela NTC mas, desta vez, voltada ao jovem empresário.
- XI Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Outubro de 2008

VI Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

Novembro de 2008

I Encontro Nacional de Jovens Empresários no Costão do Santinho, Santa Catarina.

Janeiro de 2008

A NTC - acreditando que muitas das deficiências do segmento do transporte rodoviário de cargas vêm da cultura do setor, e, inspirada na experiência semelhante e bem sucedida do SETCESP; cria a Comjovem Nacional – Comissão de Jovens Empresários, por acreditar que o jovem pode mudar o perfil do TRC.



2000

NTC &
Logística



2009

- Realização de 8 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- XII Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Maio de 2009

IX Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Setembro de 2009

VII Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

Outubro de 2009

XVII FENATRAN com abertura do Presidente Lula.

Novembro de 2009

II Encontro Nacional de Jovens Empresários no Costa do Sauípe, Bahia.



2010

2010

- Realização de 12 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- Lançamento do livro Guia Cultural de Eixos Rodoviários que apresenta as atrações culturais de 175 cidades ao longo das rodovias.
- XIII Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Junho de 2010

X Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Agosto de 2010

VIII Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

Novembro de 2010

III Encontro Nacional de Jovens Empresários na Ilha de Comandatuba, Bahia.

2011

- Realização de 18 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- XIV Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Junho de 2011

XI Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Setembro de 2011

IX Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

Outubro de 2011

XVIII FENATRAN

Novembro de 2011

IV Encontro Nacional de Jovens Empresários na Praia do Forte, Bahia.

2012

- Realização de 15 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- XV Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.



1 de janeiro de 2011

Dilma Rousseff assume a presidência do Brasil.

30 de abril de 2012

É promulgada a Lei 12.619/12 que regulamenta a profissão do motorista de transporte rodoviário.

Agosto de 2012

Após 20 anos de baixo investimento no setor, a Presidente Dilma Rousseff anuncia o Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias que irá investir 133 bilhões de reais em 25 anos em infraestrutura. Na mesma ocasião, cria a estatal EPL – Empresa de Planejamento e Logística que tem como finalidade estruturar e qualificar o processo de planejamento integrado da logística no Brasil.

Brasil

2010

NTC &
Logística



Junho de 2012

XII Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Setembro de 2012

X Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC em São Paulo.

Novembro de 2012

V Encontro Nacional de Jovens Empresários em Porto de Galinhas, Recife.

2013

- Realização de 15 seminários Itinerantes em diversas localidades do Brasil.
- XVI Prêmio NTC Fornecedores do Transporte.

Maio de 2013

XIII Seminário Brasileiro do TRC em Brasília.

Outubro de 2013

XIX FENATRAN.

31 de outubro de 2013

NTC realiza a entrega da Medalha do Mérito do Transporte – NTC, honraria existente desde 1984, àqueles que doam sua vida para o crescimento e melhoria do setor.

Novembro de 2013

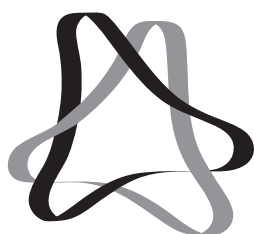
VI Encontro Nacional de Jovens Empresários em Punta del Este, Uruguai.





**15 de
setembro
de 2012**

**Abertura pública
do CCPT – Centro
Cultural Palácio
dos Transportes.**



**CENTRO CULTURAL
PALÁCIO DOS TRANSPORTES**

Centro Cultural Palácio dos Transportes

Desde 1988 a NTC procura atuar, de maneira efetiva, na área cultural. Em 2004, praticamente 16 anos após a primeira tentativa, ela inicia sua área cultural e passa a publicar livros culturais com temáticas voltadas ao transporte de carga.

O sucesso da iniciativa fez com que fossem buscados novos horizontes; e, em 2010, a NTC, em parceria com o SETCESP, dá entrada na Secretaria de Cultura do Estado de SP em um projeto que transforma o edifício, sede das entidades citadas acima, em um ponto de encontro cidadão que tem como objetivo disseminar a cultura.

Em 30 de agosto de 2012, o CCPT – Centro Cultural Palácio dos Transportes fez o sonho tornar-se realidade quando realiza seu lançamento solene, que contou com apresentação de música, pintura ao vivo e lançamento do segundo volume da Coleção Memórias.

Voltado para diversas áreas culturais, o CCPT promove atividades gratuitas abertas à população.

2010

Brasil



Junho de 2013

O Brasil é marcado por uma série de protestos que, inicialmente, surgiram para contestar os aumentos nas tarifas de transporte público. As manifestações, que aconteceram nas principais capitais, tiveram como característica a espontaneidade, a diversidade, a falta de lideranças definidas e a rejeição à participação de partidos políticos.

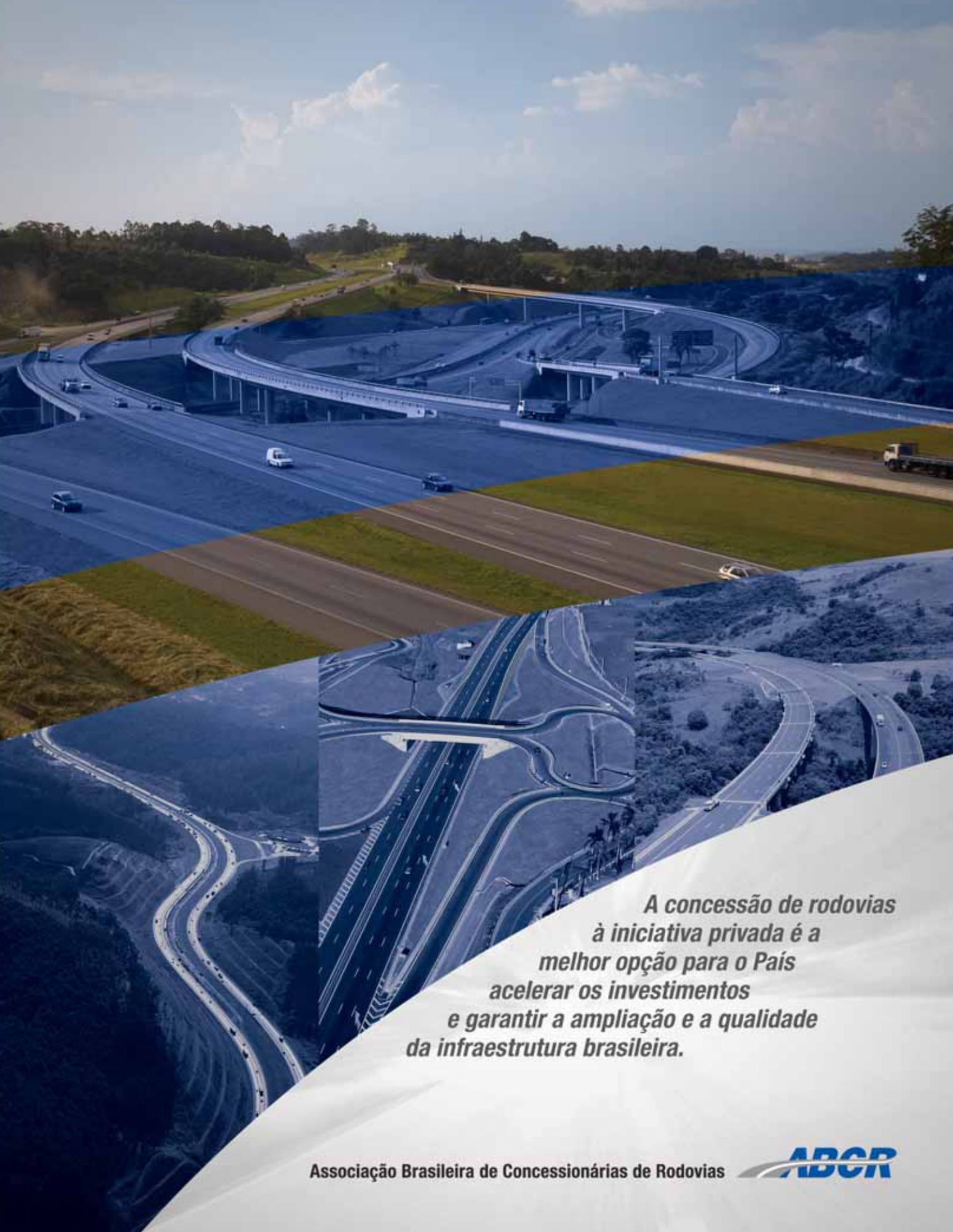
Os protestos que iniciaram pelas tarifas de transporte público, se expandiram e passaram a tratar de temas como os gastos públicos em grandes eventos esportivos internacionais, a má qualidade dos serviços públicos e a indignação com a corrupção política.

NTC&Logística

50 anos

A NTC chega ao fim de 2013 com a sensação de dever cumprido. A incessante luta pelo disciplinamento do setor, que teve início há 50 anos atrás, começa apresentar resultados com a promulgação de leis específicas para o transporte rodoviário de cargas. Com uma base consistente e de âmbito nacional; hoje, ciente de seu espaço na representação do transporte de cargas, a NTC está preparada para atuar em prol do setor por mais 50 anos.





***A concessão de rodovias
à iniciativa privada é a
melhor opção para o País
acelerar os investimentos
e garantir a ampliação e a qualidade
da infraestrutura brasileira.***

Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias



PANORAMA

- Cenário econômico e evolução TRC



Por
Alex
Agostini *

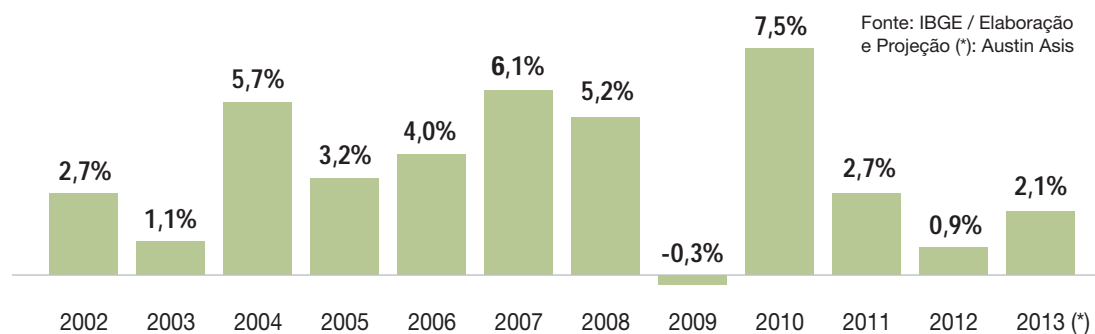
País entra em 2014 com esperanças renovadas

Se não fosse pela conquista da Copa das Confederações de 2013 pela seleção Canarinho, ao superar a seleção espanhola, o “Dream Team” dos gramados, certamente este ano seria de muitas lamentações, devido ao baixo nível de crescimento econômico, menor geração de emprego, aumento da taxa de juros e alta da taxa de inflação. Para 2014, as esperanças se renovam não apenas em virtude da Copa do Mundo de Futebol, mas também pela expectativa de melhora no front externo com efeitos diretos sobre a retomada dos níveis de investimentos no Brasil e, por conseguinte, na retomada do crescimento econômico.

Ao longo dos últimos cinco anos, a economia brasileira viveu fases extremas. Passou de uma situação muito otimista, até o terceiro trimestre de 2008, com forte valorização dos ativos domésticos (exemplo: ações), para uma etapa muito decepcionante em 2009, ao amargar retração de 0,3% no PIB. Logo depois, em 2010, anotaria a maior taxa de

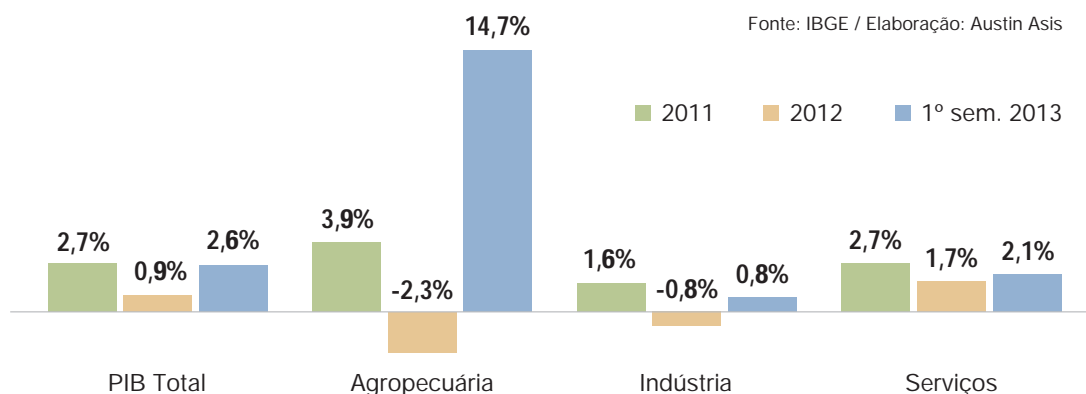
crescimento do PIB (7,5%) desde meados da década de 80. Porém, a alegria durou pouco. Novamente em 2011 e 2012, o PIB despencou para 2,7% e 0,9%, respectivamente. Tal resultado ficou muito abaixo das expectativas de crescimento, da ordem de 4% a 5%, e refletiu tanto os efeitos colaterais da crise financeira global e da retração econômica na

Gráfico 1 - PIB Total (Taxa de Crescimento Real no Ano)



* Alex Agostini é economista com extensão pela Universidade de São Paulo (USP) e MBA pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Tem mais de 15 anos de experiência no mercado financeiro atuando como consultor em importantes instituições. É professor universitário, colunista econômico e há oito anos é economista-chefe na Austin Asis responsável pela área de Projetos Setoriais, Análise Macroeconômica, Estudos Especiais, coordenador da área de Rating de Entes públicos e gestor do projeto de certificação de Qualidade de Gestão de Transportadoras (QGT) numa parceria com a NTC&Logística.

Gráfico 2 - Taxa de Crescimento dos Componentes do PIB pela Óptica da Oferta / Produção



Europa e Estados Unidos, como a ausência de ações estratégicas da política econômica nacional para a área de investimentos.

Em 2008, mais precisamente em abril, o Brasil foi classificado pelas agências internacionais de análise de risco soberano como uma economia segura para investir. Isso foi fruto do processo de amadurecimento do Plano Real, que debelou a hiperinflação (em 1993 o IPCA registrou variação de 2.477,15%, com média mensal de 31,1%) e reduziu os elevados índices de endividamentos públicos, com destaque para Estados e municípios. A estabilização possibilitou a atração do investimento privado com horizonte de longo prazo (superior a 60 meses), o que antes era impensável.

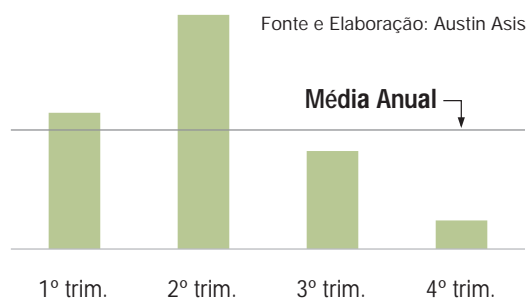
PIB: óptica da oferta

Entre os componentes do PIB pela óptica da oferta (produção), o destaque positivo em 2012 havia sido o setor de serviços, com crescimento de 1,7%, refletindo, em parte, os esforços do governo para revigorar a economia. Já no 1º semestre de 2013, o setor que mais se destacou foi a Agropecuária, com taxa de crescimento de 14,7% (melhor desempenho desde a adoção do Plano Real, em Julho de 1994), refletindo tanto a melho-

ra dos preços das *commodities* agrícolas no cenário internacional, como a maior produção anual e a melhor produtividade de algumas culturas como, por exemplo, soja, milho, feijão e arroz.

Apesar do bom resultado colhido no setor da Agropecuária no primeiro semestre de 2013, é importante considerar que esse indicador tem um forte componente sazonal, com a produção concentrada na primeira metade do ano, em decorrência da safra de grãos. Portanto, o desempenho estimado para o ano consolidado de 2013 para a agropecuária deverá ficar abaixo do índice atual.

Gráfico 3 - PIB Agropecuária - Sazonalidade Trimestral



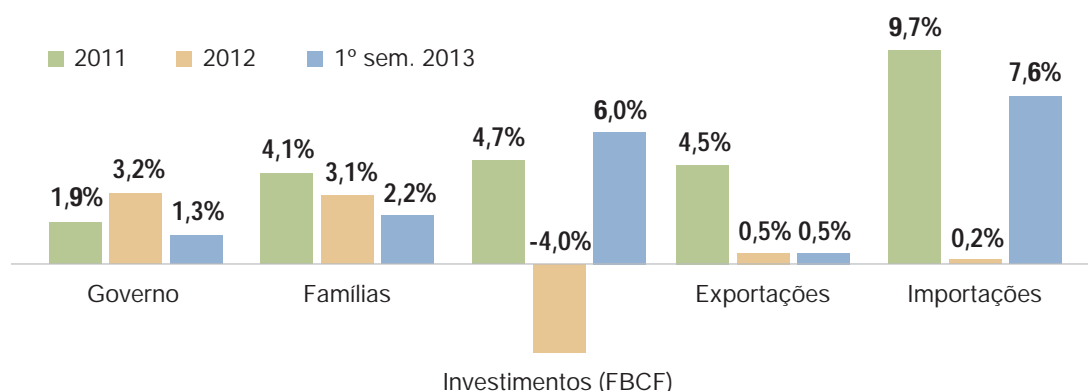
PIB: óptica do consumo

Analisando a formação do PIB pela óptica do consumo, em 2012 as despesas do Governo e das Famílias foram os destaques positivos com alta de 3,2% e 3,1%, respectivamente, refletindo a estratégia do governo de fomentar a atividade econômica via aumento de crédito e desonerações fiscais. Já no primeiro semestre de 2013, com a perda de fôlego

do modelo de crescimento apoiado no crédito, os Investimentos e as importações foram os destaques, com expansão de 6% e 7,6%, respectivamente, refletindo em grande parte a estabilidade da taxa de câmbio, ao redor de R\$ 2,00/US\$ e a menor taxa de juros da história: 7,25%.

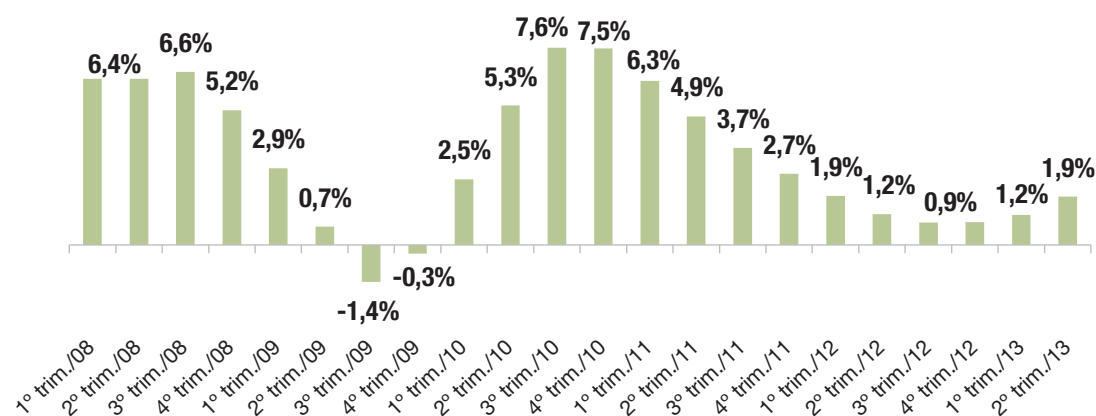
A análise do desempenho trimestral do PIB total na média móvel de quatro trimestres, ou

Gráfico 4 - Taxa de Crescimento dos Componentes do PIB pela Óptica da Demanda / Consumo



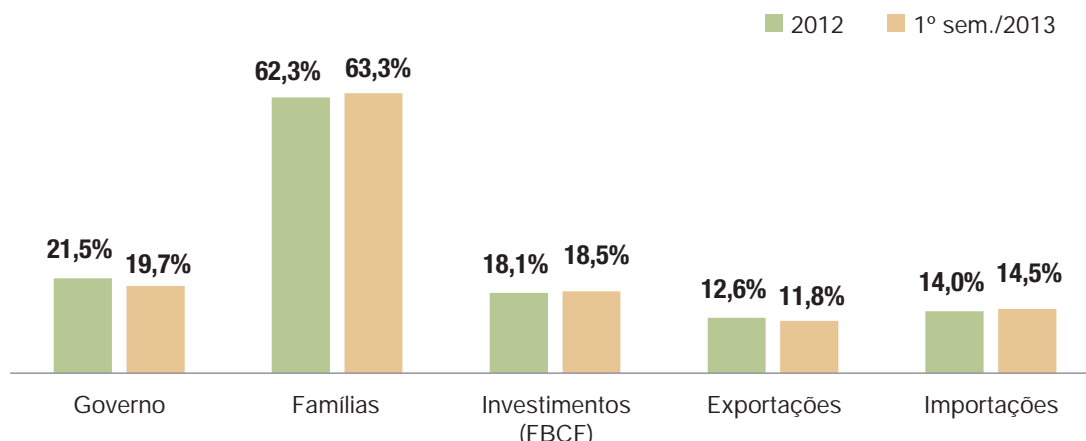
Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

Gráfico 5 - PIB Total (Variação % em 12 Meses)



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

Gráfico 6 - Taxa de Participação na Composição do PIB
pela Óptica da Demanda / Consumo



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

seja, acumulado em 12 meses, reforça a perda de dinamismo da atividade doméstica. Após ter experimentado em 2010 um crescimento “quase Chinês” de 7,5%, desabou para apenas 0,9% no terceiro trimestre de 2012. Porém, com dados atualizados até o segundo trimestre de 2013, percebe-se que houve recuperação, mesmo que marginal, e o PIB para o ano pode atingir ao menos 2,1% de crescimento.

Consumo das famílias

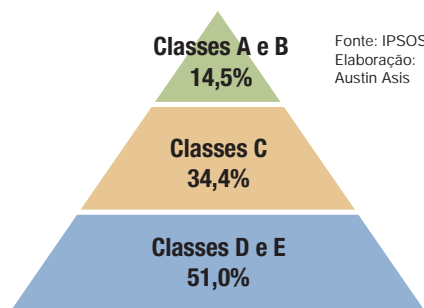
O atual modelo de crescimento econômico brasileiro apoiado no consumo das famílias tem sido o grande combustível para manter funcionando o motor da atividade econômica, mesmo que esse modelo esteja perdendo potência. Alguns fatores, como, por exemplo, aumento do endividamento das famílias, aumento da taxa de juros básica e o recente aumento da taxa de inflação para os atuais padrões da economia nacional têm reduzido constantemente o poder de compra da população.

O foco da política econômica está no consu-

mo das famílias, em virtude desse componente do PIB representar praticamente dois terços da formação da riqueza nacional. A participação do consumo das famílias atingiu 63,3% no primeiro semestre de 2013 e anotou o maior índice desde 2001 (63,5%), bem como se recuperou da queda para 58,9% registrada em 2008, devido à crise financeira global (esse foi o menor nível desde a adoção do Plano Real, em Julho de 1994).

Embora o consumo das famílias tenha reduzido sua taxa de crescimento na primeira metade de 2013 em relação ao ano de 2012 (passou para 2,2% ante 3,1%), esse componente do PIB, como citado anteriormente, tem sido o pilar mais importante do crescimento econômico brasileiro nos últimos dez anos. Isso porque a redução da taxa de inflação para índices inferiores a dois dígitos elevou o poder de compra da sociedade e inseriu consumidores de classes de renda mais baixas (D e E) no mercado de bens e serviços, além de fortalecer a presença da classe C na formação do consumo nacional, alterando a figura geométrica de renda de pirâmide para um losango.

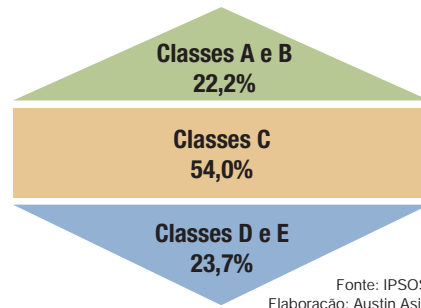
2005



Fonte: IPSOS
Elaboração:
Austin Asis

População total: 182,1 milhões de habitantes

2011



Fonte: IPSOS
Elaboração: Austin Asis

População total: 190,7 milhões de habitantes

Inflação: dragão adormecido

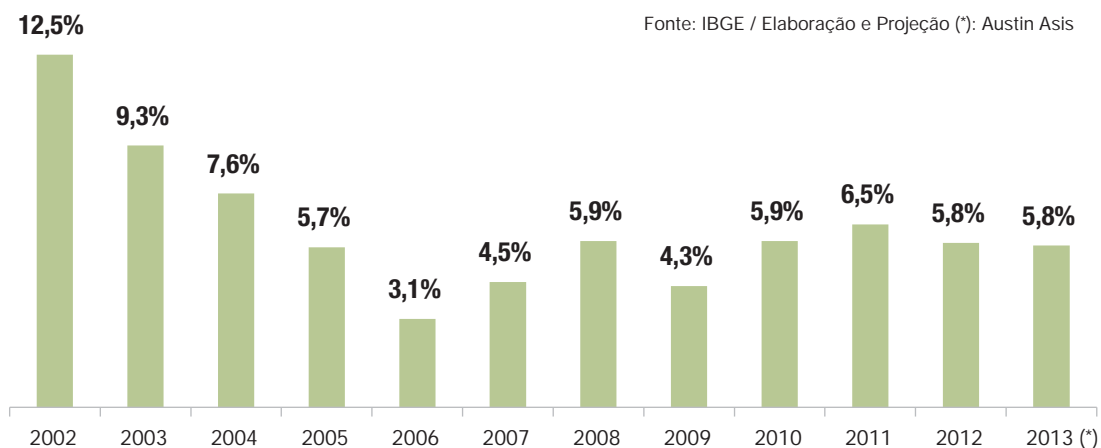
A taxa de inflação medida pelo IPCA recuou para somente um dígito desde 2002, dando a impressão de que o dragão da inflação fora vencido. No entanto, nos recentes anos, a política monetária focada muito mais no fomento do nível de atividade do que no controle mais severo da preços gerou o temor de que o dragão estivesse apenas adormecido.

Entre 2010 e 2012, a taxa média do IPCA ficou em 6,1%, portanto, ao menos 1,6 ponto percentual acima da meta de inflação que o Banco Central persegue anualmente

(4,5%). Apenas em 2009 o índice de inflação ficou próximo à meta, ao atingir 4,3%. Entretanto, tal resultado refletiu os efeitos deletérios da crise financeira global, deflagrada em setembro de 2008 e que derrubou a taxa de crescimento do PIB brasileiro para 0,3% negativos. A estimativa para o IPCA de 2013, segundo projeções da Austin e da pesquisa de mercado realizada pelo Focus-Bacen no dia 27 de setembro, é que o indicador fique ao redor de 5,8%.

A taxa de inflação no Brasil passou por mudança estrutural desde a adoção do Plano Real, seja pela sua redução para apenas um

Gráfico 7 - Evolução Anual do IPCA



Fonte: IBGE / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Globus. Mais produtividade,
maior economia e excelentes
resultados para sua empresa.



sup. 00 orlestar

"Nossa folha de pagamento era terceirizada em uma assessoria contábil, mas com a implantação do Globus, internalizamos este processo, o que gerou uma economia de cerca de 20%."

Luiz Henrique Cordeiro Rustinguel
Gerente administrativo da Transcordeiro e da Corus Logística

O Sistema Globus, desenvolvido pela BgmRodotec, é o mais completo e moderno software de gestão indicado para empresas transportadoras de passageiros, cargas e TRR. São mais de 45 módulos integrados que atendem, de forma simples e abrangente, a todas as necessidades operacionais, administrativas e estratégicas da sua empresa.

Com o Globus tudo se torna mais eficiente e simples.



COMPLETO, ABRANGENTE
E ESPECIALISTA

(11) 5018-2525

0800 200 2525

comercial@bgmrodotec.com.br • www.bgmrodotec.com.br

dígito, ou mesmo pela mudança dos hábitos de consumo que têm, nos anos mais recentes, privilegiando o setor de serviços, em virtude da melhora no nível de renda média real da população trabalhadora.

Com a mudança na estrutura de renda no país, o índice de preço de bens não-duráveis como alimentos também foi afetado para cima, dado o maior número de famílias que passaram a consumir com frequência os alimentos. Esse feito inclusive transformou o tomate, que quadruplicou de preço no início de 2013, em um ícone da inflação.

Selic: volta aos 2 dígitos

A taxa de juros básica (Selic) do Brasil atingiu seu menor nível histórico em outubro de 2012 ao anotar variação de 7,25% ao ano. No entanto, mesmo com a economia nacional apresentando desaceleração da atividade, os índices de inflação começaram a subir entre o final de 2012 e início de 2013 e forçaram a autoridade monetária a alterar o curso da execução de sua política de juros, passando a elevar a taxa Selic em abril deste ano, para conter a inflação em alta.

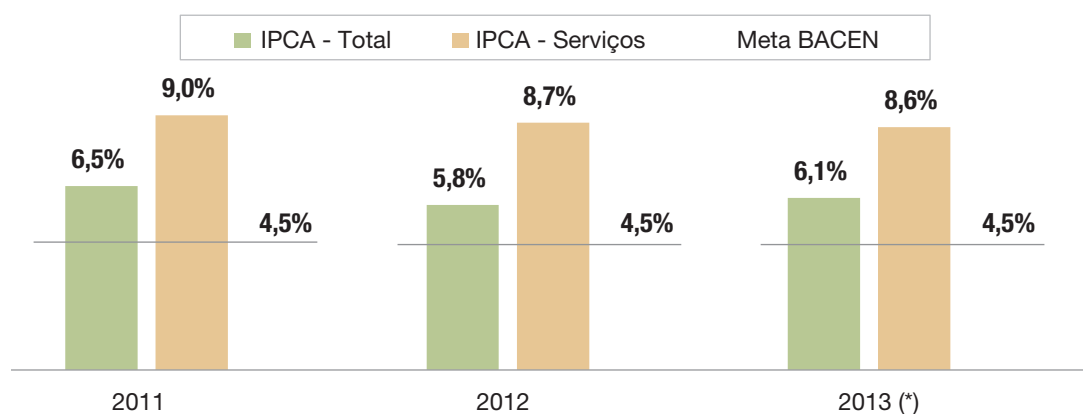
No início do aperto monetário, em abril de 2013, a dose de alta foi moderada, de apenas 0,25 ponto percentual. Porém, a partir de maio, com a desvalorização do Real devido às expectativas de mudança na condução da política monetária dos Estados Unidos, o Comitê de Política Monetária (COPOM) do Banco Central Brasileiro decidiu acelerar o ritmo de alta para 0,50 ponto percentual a cada nova reunião, com o objetivo de neutralizar os efeitos colaterais da desvalorização cambial sobre os preços domésticos. O País deve encerrar 2013 com taxa de 10% ao ano, retornando ao patamar de dois dígitos após 21 meses.

Câmbio: sem blindagem

A taxa de câmbio no Brasil sempre foi um problema histórico que deixava a economia nacional refém dos acontecimentos no exterior, em decorrência dos elevados níveis de endividamento externo e dos baixos níveis de reservas internacionais.

Nos dias atuais, com a economia globalizada financeiramente, as principais moedas como Dólar, Euro, Iene, Yuan e Real, tornaram-se ativos financeiros. Incorporaram um novo componente na equação de formação

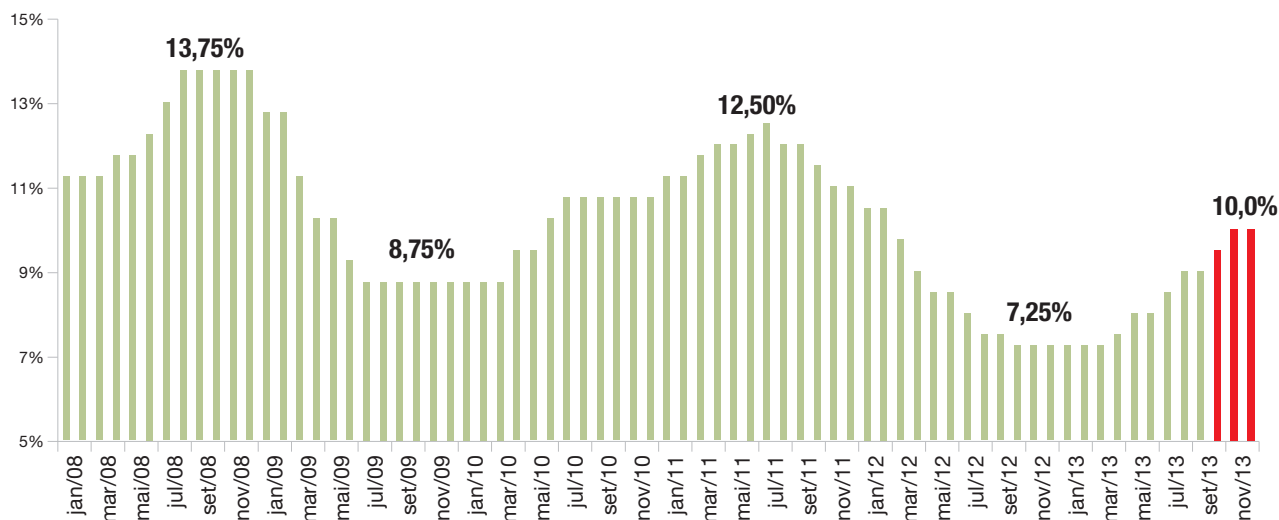
Gráfico 8 - IPCA Total versus IPCA Serviços (Var. % ao Ano)



Fonte: IBGE e BACEN / Elaboração: Austin Asis

(*) Var. acumulada em 12 meses até ago/13

Gráfico 9 - Taxa de Juros Básica - SELIC (Var. % ao Ano)



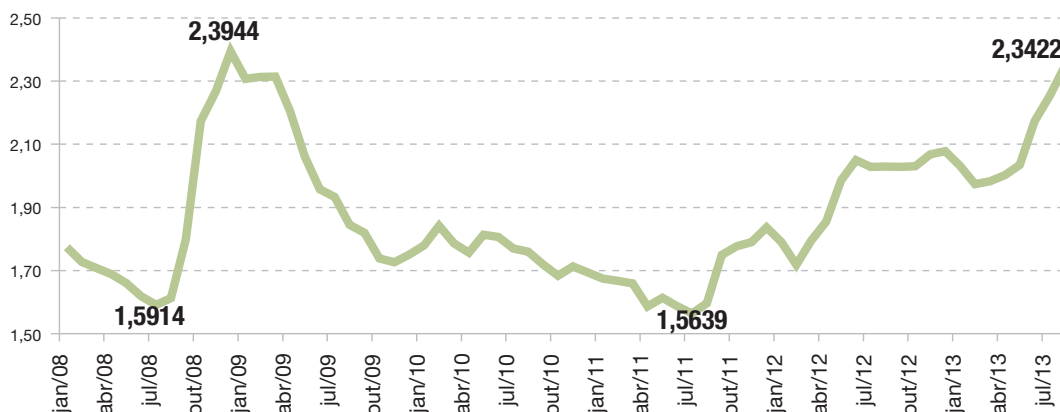
Fonte: BACEN / Elaboração: Austin Asis

da cotação da moeda, que antes se apoiava apenas na oferta e demanda, mas agora preocupa-se com a expectativa dos investidores globais quanto à trajetória futura de uma moeda em relação a outra.

Alguns classificam esse comportamento de expectativas como “especulação”, que

torna imponderável o comportamento da moeda no curto prazo, como ocorreu em junho e julho de 2013. Mesmo sem alteração dos fundamentos da economia brasileira, eventos externos alteraram as perspectivas dos investidores globais e prejudicaram a elaboração de previsões sobre o preço das moedas no tempo.

Gráfico 10 - Taxa de Câmbio Nominal - R\$/US\$ (Média Mensal)



Fonte: BACEN / Elaboração: Austin Asis

As sucessivas crises que se abateram as economias emergentes ao longo da década de 1990, iniciadas com a Argentina (1991) e México (1994), passando pelo sudeste asiático (1997), pela Rússia (1998), até desencadear no Brasil a maxidesvalorização em 13 de janeiro de 1999, alteraram a forma pela qual esses países executaram sua política monetária. Antes os instrumentos restringiam-se apenas a alterar o valor da moeda (valorizando ou desvalorizando) ou a impor tarifas alfandegárias com elevações das alíquotas de importações. Ao longo da década de 2000, porém, o foco concentrou-se na acumulação de reservas internacionais.

O Brasil, por exemplo, viu seu estoque de reservas internacionais triplicar de tamanho ao longo das últimas duas décadas. A média anual entre 1991-2000 foi de US\$ 38,2 bilhões contra média anual de US\$ 121,7 bilhões no período 2001-2010. Considerando apenas a atual década, entre 2011 e setembro de 2013, a média das reservas internacionais está em US\$ 368,9 bilhões, ou seja, três vezes maior que a média da década de 2000 e praticamente dez vezes

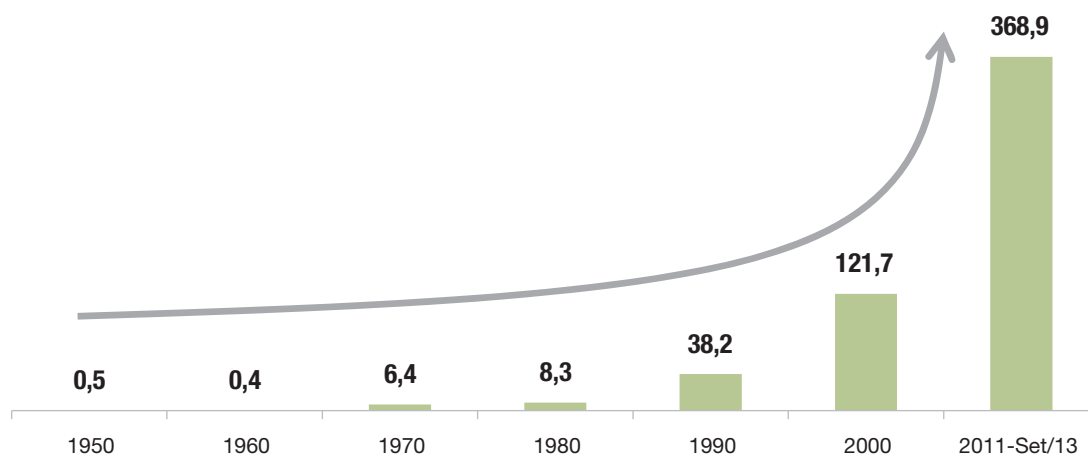
maior que a média da turbulenta década de 1990.

Esse vigoroso acúmulo de reservas internacionais tem servido de colchão para absorver os impactos negativos da crise externa sobre a flutuação da taxa de câmbio. Os resultados são menores períodos e intensidades das desvalorizações do Real frente ao Dólar, bem como possibilidade de melhor administração das tradicionais medidas de política cambial, preservando as relações de comércio exterior e os canais de financiamento externo.

Balança: janela perdida

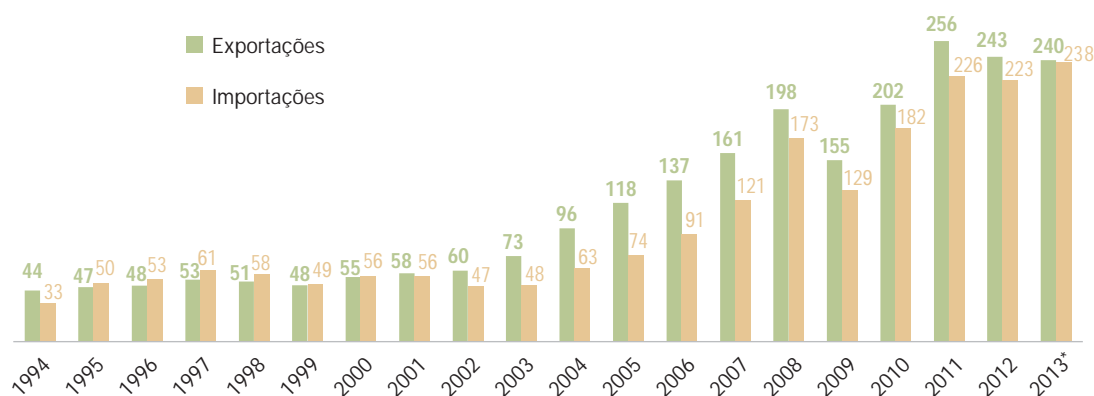
O comércio exterior brasileiro, após a mudança de regime cambial, de semifixo para flutuante, em janeiro de 1999, passou por momentos muito positivos, com o acúmulo de resultados superavitários. Nem mesmo os efeitos negativos da crise financeira de 2008, que afetou o comércio exterior brasileiro em 2009, foram suficientes para reverter os saldos positivos da balança comercial.

Gráfico 11 - Reservas Internacionais em US\$ Bilhões (Média na Década)



Fonte: BACEN / Elaboração: Austin Asis

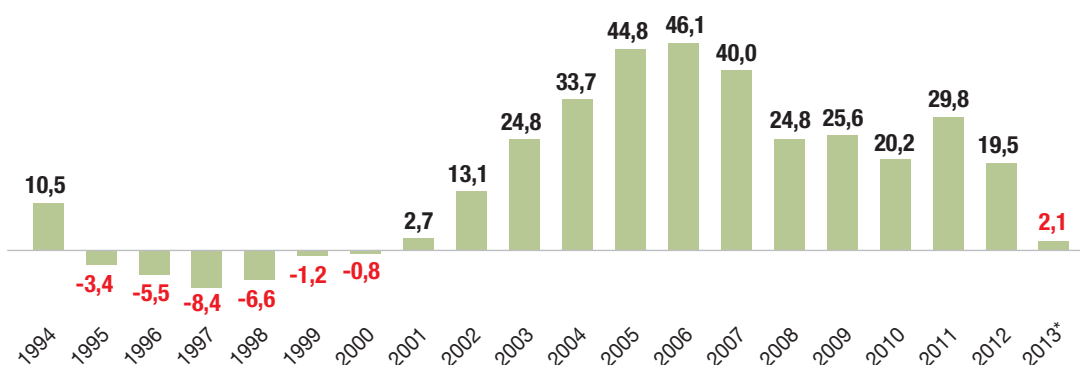
Gráfico 12 - Balança Comercial Brasileira (Valor em US\$ Bilhões)



Fonte: MDIC / Elaboração: Austin Asis

(*) Valor acumulado em 12 meses até set/13

Gráfico 13 - Saldo da Balança Comercial Brasileira (Valor em US\$ Bilhões)



Fonte: MDIC / Elaboração: Austin Asis

(*) Consenso Mercado e Projeção Austin Asis

O Brasil conseguiu aproveitar relativamente bem o momento de ajuste financeiro e econômico por que passaram (e ainda passam) os países industrializados. Era um momento ímpar da economia global, com muita oportunidade para os países emergentes ocuparem os espaços deixados pelos países desenvolvidos. Muitos emergentes, com destaque para a China, se anteciparam e realizaram investimentos em infraestrutura para ganhar competitividade externa. Infelizmente, não foi o caso do

Brasil e perdemos, uma vez mais, esta janela de oportunidade.

Após treze anos desde a última vez que a balança comercial brasileira anotou déficit comercial (em 2000 o saldo foi negativo em US\$ 75 milhões), muito provavelmente, o Brasil deverá registrar novo déficit comercial em 2013 da ordem de US\$ 3,0 bilhões – ou mais. Tal condição decorre tanto da queda no nível das exportações como do aumento do nível de importações. Isso revela a fragi-

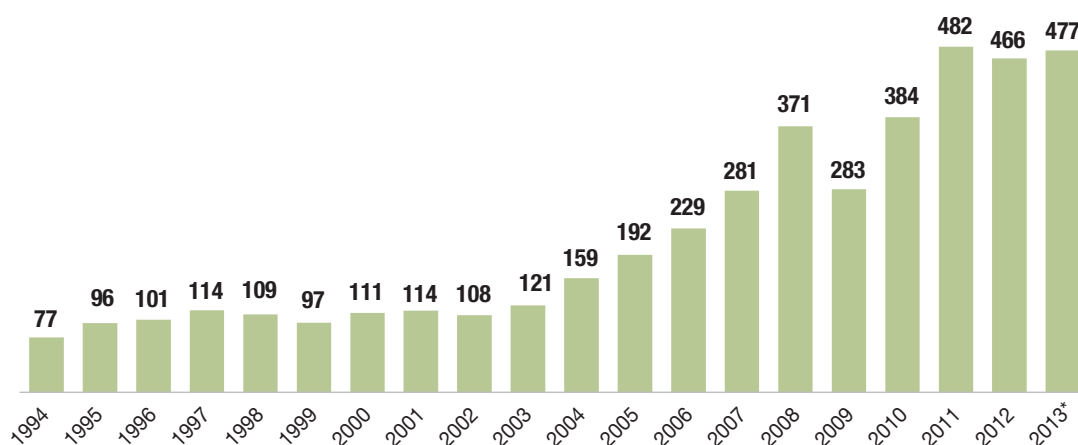
lidade da competitividade externa do país, pelo baixo nível de investimento em infraestrutura logística, em pesquisa e desenvolvimento e ausência de planos de investimento de longo prazo em áreas estratégicas, seja pelo setor público ou pelo setor privado.

Outro motivo que justifica o saldo deficitário é o aumento da riqueza interna. Ou seja, na medida em que há mudança estrutural no nível de renda e emprego no País, em parte pela estabilidade monetária, ocorre o aumento da demanda de bens e serviços e, como a economia doméstica não está pre-

parada para atender o nível de demanda crescente, as importações se tornam uma alternativa, inclusive para deter a inflação causada pelo aumento do consumo. Exemplo dessa condição é a importação crescente dos eletroeletrônicos e eletrodomésticos.

A corrente de comércio exterior brasileira (soma das exportações e importações) aumentou seis vezes de tamanho desde a adoção do Plano Real, passando de US\$ 75 bilhões em 1994 para aproximadamente US\$ 477 bilhões em 2013.

Gráfico 14 - Corrente de Comércio Exterior (Valor em US\$ Bilhões)



Fonte: MDIC / Elaboração: Austin Asis

(*) Valor acumulado em 12 meses até set/13

Mercado de trabalho

Pode-se dizer que nações com taxa de desemprego ao redor de 4,5% desfrutam de “Pleno Emprego”. Ou seja, resumidamente, esta é a taxa natural de desemprego que uma economia mantém em virtude da constante entrada de mão de obra no mercado de trabalho, primordialmente, da população juvenil.

A queda da taxa de desemprego ao longo do tempo é resultado de dois fatores: i) mudan-

ça estrutural da economia, com elevação dos fatores de produção disponíveis, portanto, maior geração de emprego; e ii) opção das pessoas por não procurar emprego, em virtude da possibilidade de se tornar empreendedor, reduzindo o universo de pessoas procurando postos de trabalho.

Em termos anuais, a taxa de desemprego no ano de 2013 deverá ficar na média de 5,5%, repetindo o mesmo resultado de 2012, e ficando ao menos 0,5 ponto percentual abaixo de 2011 (6%) e 1,2 ponto

Cummins. Sucesso com o Euro V



Compactos, inovadores e duráveis, os motores e componentes Cummins Euro V oferecem desempenho acima dos seus concorrentes, proporcionando economia e baixa manutenção.

Tecnologia Cummins.
Com ela, seu caminhão é mais negócio!

Soluções Integradas Cummins. De bem com o planeta.

0800 2866467
falecom@cummins.com
www.cummins.com.br



Gráfico 15 - Taxa de Desemprego - IBGE (Em % da PEA)

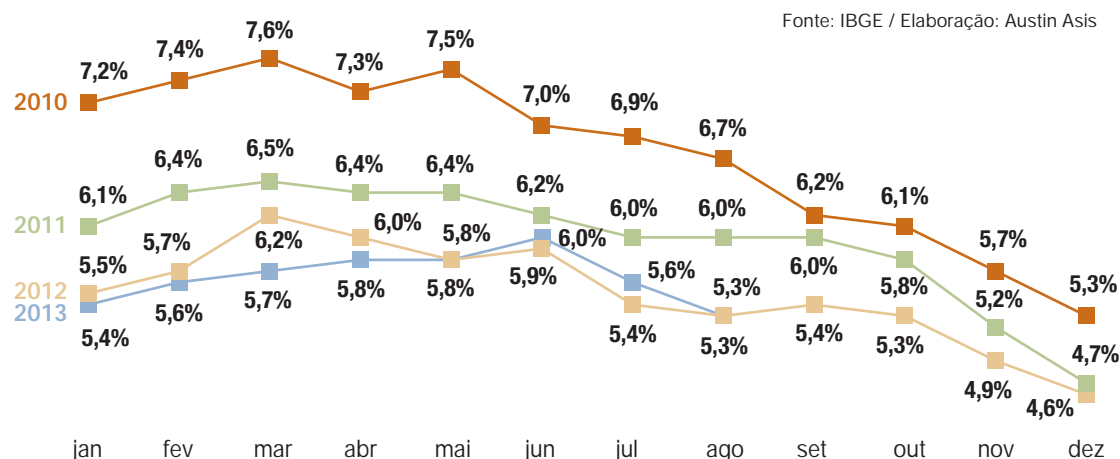
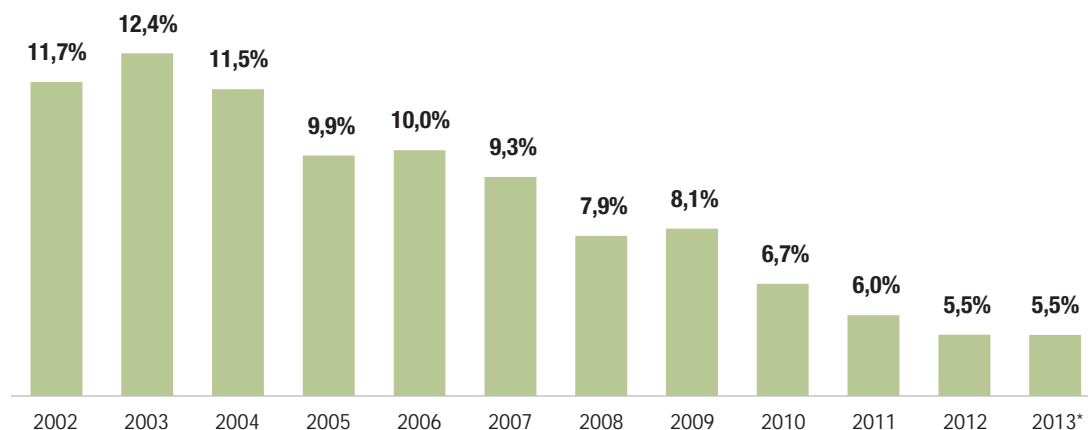


Gráfico 16 - Taxa de Desemprego - IBGE (Média Anual - em % da PEA)



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

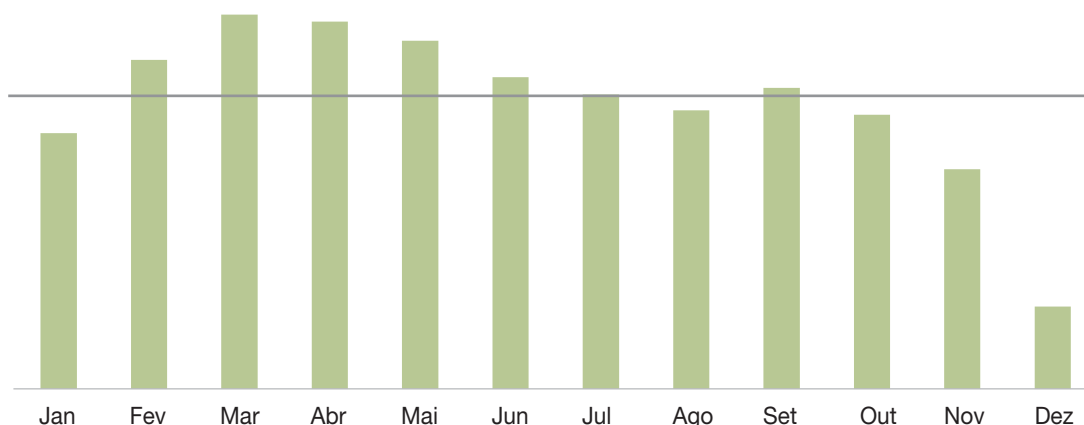
(*) Projeção: Austin Asis

percentual abaixo da média apurada em 2010 (6,7%). Desde a alteração na metodologia de apuração da taxa de desemprego, em março de 2002, a taxa de desemprego média anual passou de dois dígitos para apenas um dígito já em 2005. Ao longo dos últimos onze anos, a taxa praticamente reduziu-se pela metade.

Sazonalidade da taxa

A análise da taxa de desemprego por meio de sua média anual é muito relevante em virtude da forte sazonalidade que afeta o indicador e interfere diretamente no planejamento estratégico das empresas, seja com foco na produção ou no marketing e publicidade.

Gráfico 17 - Sazonalidade da Taxa de Desemprego (Em % da PEA)



Fonte: Dados primários IBGE / Cálculo e Elaboração: Austin Asis

Dessa forma, o último trimestre do ano é o período em que a taxa de desemprego cai fortemente e fica ao menos 0,7 ponto percentual abaixo da média anual. Ou seja, se a taxa média no ano é de 5,5%, no último trimestre do ano a taxa ficará ao redor de 4,8%. Essa menor taxa decorre, invariavelmente, do período de contratações temporárias no setor de serviços, por conta do aumento da demanda no final do ano devido às festividades e férias de verão.

Já o primeiro trimestre do ano é o período em que se inicia o processo de demissão das contratações temporárias e, nesse período, a taxa média observada fica ao menos 0,2 ponto percentual acima da média anual. Mas o período mais crítico para o emprego é o terceiro trimestre, pois é quando as demissões atingem seu ápice e a taxa de desemprego média fica 0,4 ponto percentual acima da taxa média do ano.

O mercado de crédito, muito provavelmente, continuará utilizando os bancos públi-

cos para estimular o fomento no setor financeiro, que também deve ser beneficiado pela preservação do mercado de trabalho nos níveis atuais e a taxa de juros em nível relativamente baixo. Com isso, a relação Crédito/PIB deverá encerrar 2013 ao redor de 55,5% e 2014 em 60%. Porém, quando comparados com Países emergentes, que são nossos concorrentes pela atração do investimento estrangeiro, o Brasil ainda está longe de atingir os níveis observados nessas economias que flutuam ao redor de 100% do PIB.

Novamente, as operações de crédito realizadas pelas pessoas físicas deverão ser o destaque, principalmente a modalidade de crédito consignado e financiamento de veículos e imóveis. O setor corporativo deve focar, em grande parte, a captação de recursos via mercado de capitais, devido à expectativa do retorno maior e dos níveis de liquidez dos canais de financiamentos externos, além da própria recuperação da confiança dos investidores, empresários e consumidores no cenário global.

Neste sentido, os indicadores de confiança do Consumidor e da Indústria, calculados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), apesar de reforçar redução no nível de confiança, ainda permanecem no terreno do otimismo, ou seja, seus índices estão acima de 100 pontos.

Contas em xeque

Devido à alteração no cenário global, com melhores perspectivas para recuperação das economias desenvolvidas, os investidores têm colocado as contas fiscais do Brasil em xeque. Com a real possibilidade do retorno

Gráfico 18 - Total de Crédito no SFN (Em R\$ Bilhões e % do PIB)

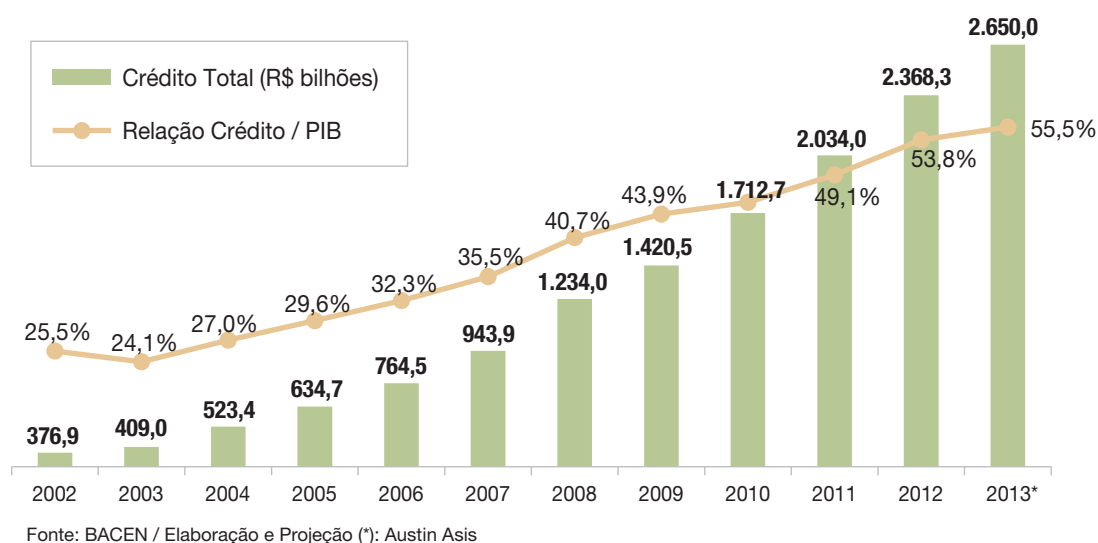
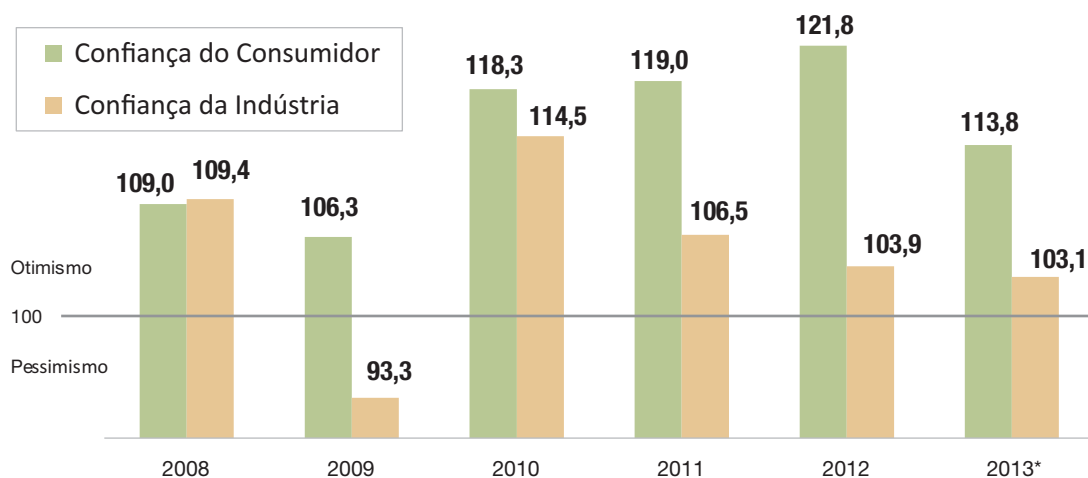


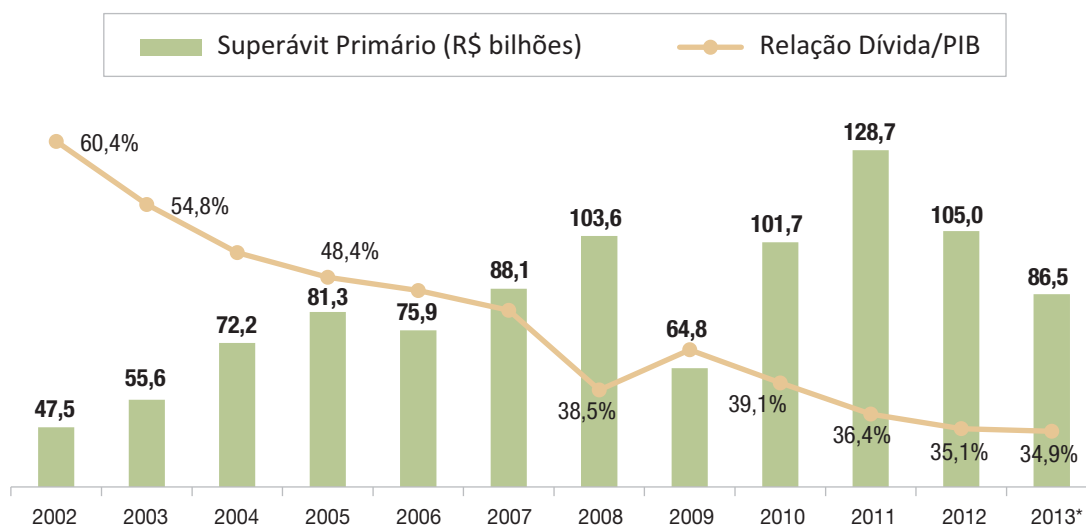
Gráfico 19 - Índices de Confiança na Economia



das oportunidades de investimentos no exterior, os agentes de mercado estão mais seletivos nas suas aplicações em países emergentes e, nesse caso, o Brasil tem sido questionado sobre a sustentabilidade de sua política fiscal, com baixo nível de superávit primeiro, visto que a melhora na

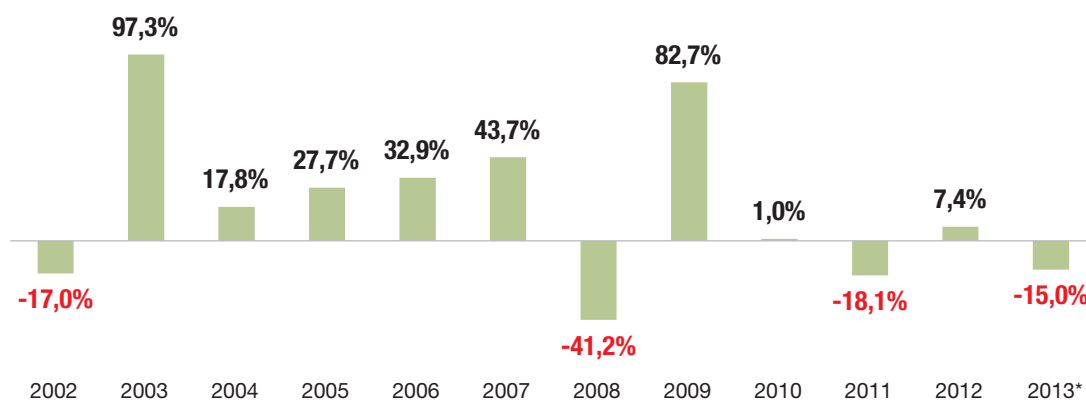
relação dívida/PIB tem ocorrido muito mais pela expansão do PIB do que pela redução do gasto público. Para 2013, a estimativa é que o superávit primário seja de R\$ 86,5 bilhões, mas o ideal era que o indicador registrasse saldo entre R\$ 120 e R\$ 130 bilhões.

Gráfico 20 - Superávit Primário e Relação Dívida/PIB



Fonte: BACEN / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Gráfico 21 - Índice Bovespa (Var. % no Ano)



Fonte: BOVESPA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Investimento: terreno arenoso

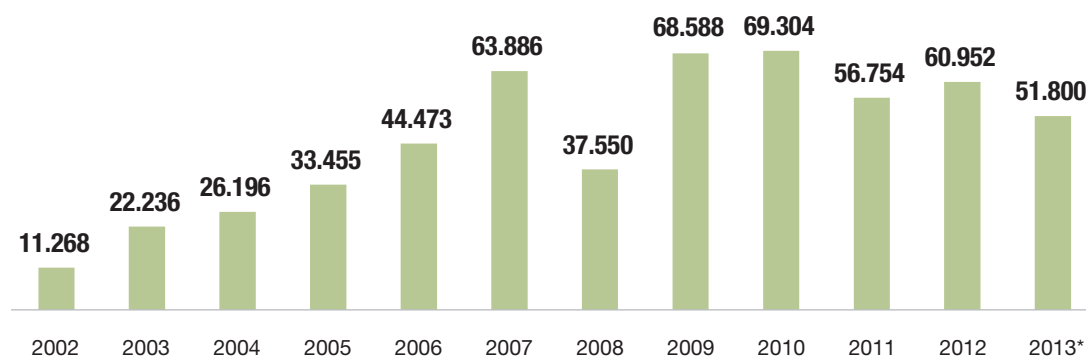
Com as recentes alterações no cenário global, principalmente com a expectativa de mudança na execução da política monetária dos Estados Unidos, alguns indicadores de investimento financeiro, como, por exemplo, a Bolsa de Valores brasileira (Bovespa), deverão amargar prejuízo em 2013 após ligeiros ganhos em 2012, mesmo

considerando que o retorno médio das empresas listadas na bolsa está ao redor de 8%.

Indústria: reação tímida

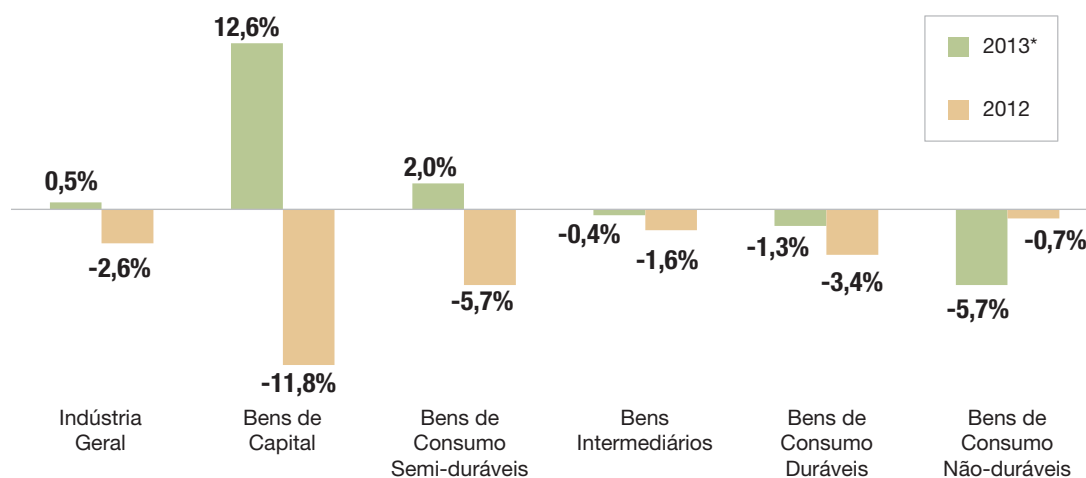
Após o espetacular desempenho da produção física industrial no ano de 2010, que registrou crescimento de 10,5% e foi a maior taxa desde o início da pesquisa, em

Gráfico 22 - Índice Bovespa (Em Pontos)



Fonte: BOVESPA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Gráfico 23 - Produção Física Industrial por Categorias de Uso - (Var. % no Ano)



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

NOVO IVECO HI-WAY



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE 0800 702 3443

VOCÊ JÁ PODE
DIRIGIR O CAMINHÃO
DO ANO DA EUROPA.
E NEM PRECISA
TIRAR CARTEIRA
INTERNACIONAL.

A Iveco está fabricando no Brasil
o caminhão do ano na Europa.
Hi-Way é Iveco.



HI-WAY É IVECO.

O NOVO PATAMAR MUNDIAL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO



- + Design moderno e aerodinâmico
- + Cabine mais confortável do segmento
- + Robustez comprovada em mais de 2.000.000 km de testes realizados no Brasil
- + Motorização 440, 480 e o novo 560cv: alta eficiência e baixo consumo de combustível
- + Iveco Frota Fácil: O mais completo sistema de gerenciamento de frota com a exclusiva função bloqueio.

IVECO

www.ivecohiway.com.br

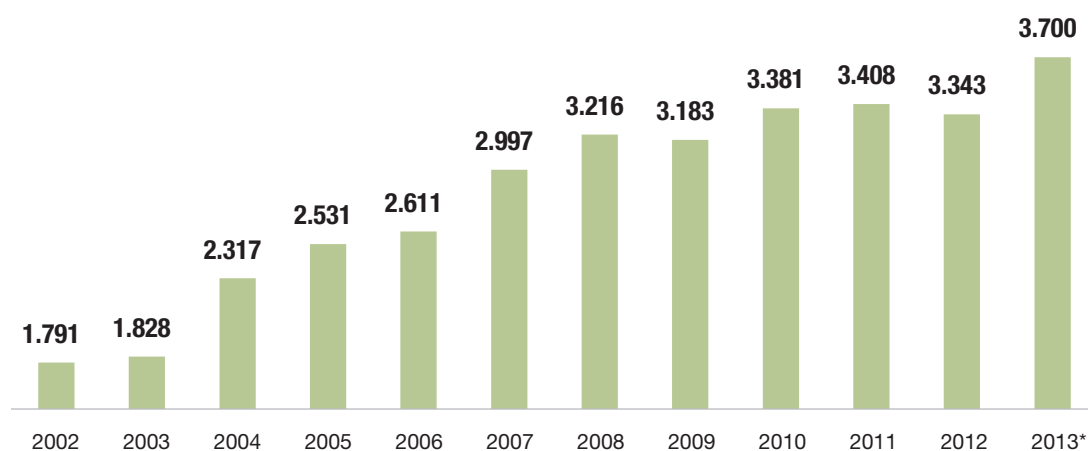
Faça revisões em seu veículo regularmente. Imagens meramente ilustrativas.

Leo Burnett Tailor Made

1991, a produção industrial desacelerou para apenas 0,4% em 2011 e amargou retração de 2,6% em 2012. Para 2013, o cenário é de recuperação do volume de produção, porém, ainda de forma muito tímida. Toda a expectativa de recuperação mais acentuada fica adiada para 2014.

Entre as categorias de uso, os Bens de Capital (exemplo: máquinas e equipamentos), também considerados como *proxy* de investimentos, deverão ser o destaque, com crescimento superior a 12%. Já os Bens de Consumo Não Duráveis (exemplo: roupas, calçados, vestuário, alimenta-

Gráfico 24 - Produção de Veículos, Caminhões e Ônibus (Em Mil Unidades)



Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Tabela 1 - PRODUÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

Autoveículos	2011		2012		Jan-Set / 2013	
	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %
Veículos leves	3.135.100	92,0%	3.172.953	94,9%	2.660.794	93,6%
Automóveis	2.519.389	73,9%	2.623.704	78,5%	2.148.704	75,6%
Comerciais leves	615.711	18,1%	549.249	16,4%	512.090	18,0%
Caminhões	223.388	6,6%	132.820	4,0%	149.142	5,2%
Semileves	8.451	0,2%	2.438	0,1%	3.153	0,1%
Leves	50.686	1,5%	24.450	0,7%	27.414	1,0%
Médios	18.358	0,5%	8.461	0,3%	9.942	0,3%
Semipesados	76.977	2,3%	54.218	1,6%	57.843	2,0%
Pesados	68.916	2,0%	43.253	1,3%	50.790	1,8%
Ônibus	49.373	1,4%	36.844	1,1%	31.667	1,1%
Rodoviário	6.190	0,2%	5.055	0,2%	5.078	0,2%
Urbano	43.183	1,3%	31.789	1,0%	26.589	0,9%
Produção Total	3.407.861	100,0%	3.342.617	100,0%	2.841.603	100,0%

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis

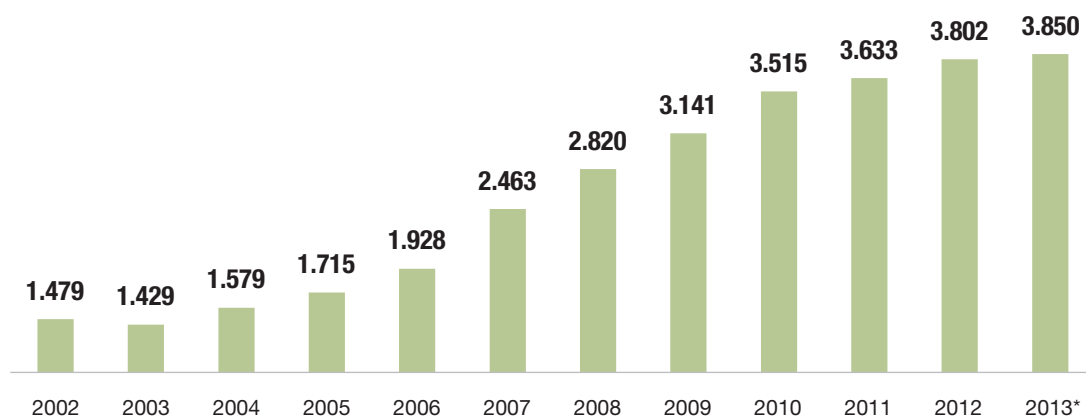
ção, etc.) deverão ser o destaque negativo, com retração do nível de produção da ordem de 5,7%.

Entre os subsetores da indústria, o destaque em 2013 deverá ficar por conta da produção de caminhões e ônibus (inclusive motores) com 33,2% de expansão, após amargar retração de 36,4% em 2012. Na ponta dos destaques negativos, o segmento de extração de minerais metálicos não-ferrosos será o destaque. Com queda de produção da ordem de 18,2% este segmento amargará pelo segundo ano consecutivo diminuição da produção (em 2012 a queda foi de 2,8%).

Veículos se recuperam

A produção de autoveículos, que inclui veículos leves, caminhões e ônibus, deverá encerrar o ano de 2013 com expansão ao redor de 10%, com 3,7 milhões de unidades ante 3,3 em 2012. O grande destaque fica por conta da produção de caminhões, que deverá crescer em torno de 50% em 2013, seguido por automóveis e veículos leves, com expansão de 12%. Já a produção de ônibus deverá apresentar retração da ordem de 5%, provocada pela produção de ônibus urbano, pois a produção de ônibus rodoviário deverá crescer algo próximo a 25%.

Gráfico 25 - Licenciamento de Veículos, Caminhões e Ônibus (Em Mil Unidades)



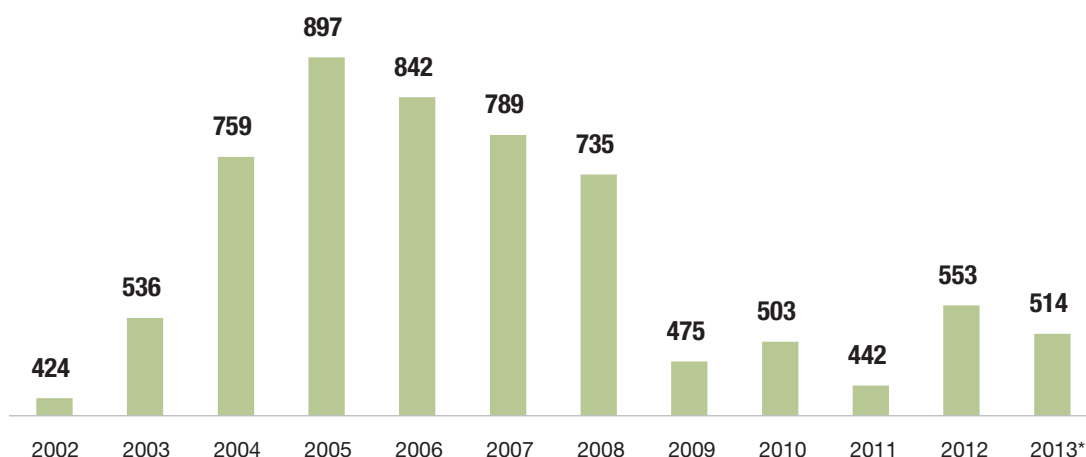
Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Tabela 2 - LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

Autoveículos	2011		2012		Jan-Set / 2013	
	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%
Veículos leves	3.425.739	94,3%	3.634.115	95,6%	2.641.254	95,0%
Automóveis	2.647.255	72,9%	2.851.540	75,0%	2.041.169	73,4%
Comerciais leves	778.484	21,4%	782.575	20,6%	600.085	21,6%
Caminhões	172.871	4,8%	139.147	3,7%	115.097	4,1%
Ônibus	34.638	1,0%	28.809	0,8%	24.034	0,9%
Licenciamento Total	3.633.248	100,0%	3.802.071	100,0%	2.780.385	100,0%

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis

Gráfico 26 - Exportação de Veículos, Caminhões e Ônibus (Em Mil Unidades)



Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Tabela 3 - EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

Autoveículos	2011		2012		Jan-Set / 2013	
	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%
Veículos leves	410.755	92,9%	518.570	93,7%	403.150	94,2%
Automóveis	322.109	72,9%	413.183	74,7%	314.190	73,4%
Comerciais leves	88.646	20,1%	105.387	19,0%	88.960	20,8%
Caminhões	22.849	5,2%	27.034	4,9%	18.223	4,3%
Semileves	357	0,1%	885	0,2%	962	0,2%
Leves	4.245	1,0%	5.008	0,9%	3.231	0,8%
Médios	1.286	0,3%	2.082	0,4%	978	0,2%
Semipesados	6.741	1,5%	7.686	1,4%	5.743	1,3%
Pesados	10.220	2,3%	11.373	2,1%	7.309	1,7%
Ônibus	8.471	1,9%	7.730	1,4%	6.803	1,6%
Rodoviário	2.394	0,5%	2.335	0,4%	2.117	0,5%
Urbano	6.077	1,4%	5.395	1,0%	4.686	1,1%
Exportação Total	442.075	100,0%	553.334	100,0%	428.176	100,0%

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis

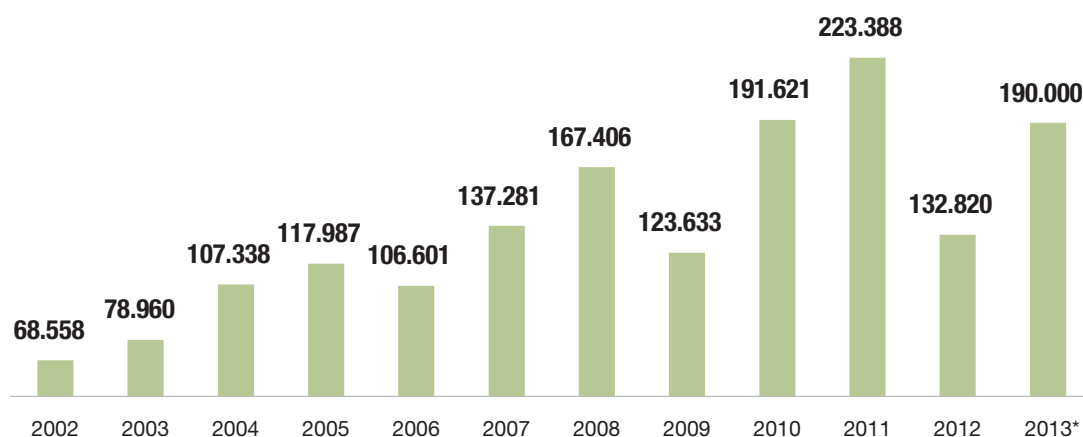
Caminhões: joia do setor

Impulsionada em parte pela expectativa de safra recorde deste ano, a produção de caminhões deverá encerrar o ano de 2013 com expansão da ordem de 43%. Com isso, o setor praticamente recupera-se da queda sofrida em 2012 (-40,5%), e registra

a melhor taxa de crescimento do setor de autoveículos.

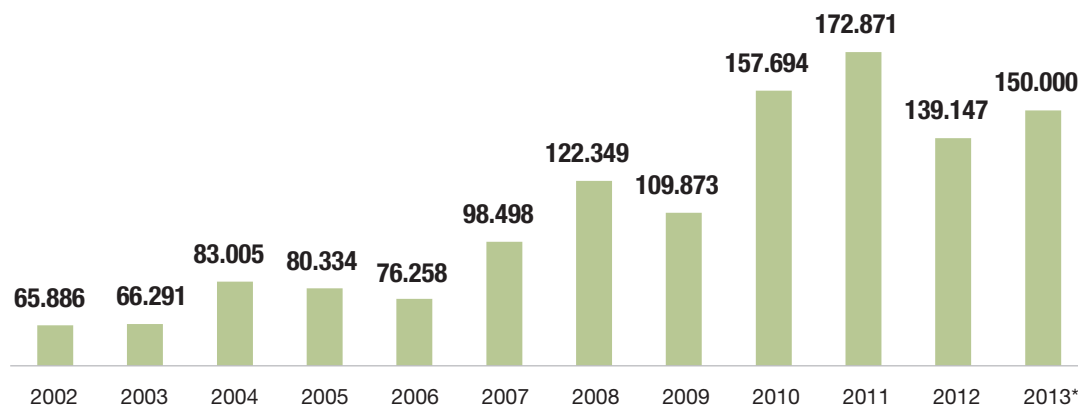
O governo agiu positivamente ao reduzir a alíquota de IPI para veículos no primeiro semestre de 2013, mas a consistência da atividade no setor dependerá de uma recuperação mais sólida da economia em 2014.

Gráfico 27 - Produção de Caminhões (Em Mil Unidades)



Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Gráfico 28 - Licenciamento de Caminhões (Em Mil Unidades)



Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Grãos rumo ao recorde

Segundo dados do IBGE e CONAB, a safra de grãos no Brasil deverá ser recorde histórico em 2013. A supersafra decorre tanto da menor produção nos EUA, como do maior volume de investimentos dos produtores, em virtude da maior disponibilidade de crédito e aumento do consumo doméstico provocado pela mudança na estrutura de renda.

Implementos: recuperação.

O setor de implementos rodoviários deverá recuperar-se moderadamente neste ano de 2013 em relação a 2012. Segundo dados da ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), em 2011 o setor bateu recorde de emplacamento, ao atingir 196,1 mil unidades produzidas. Grande parte desse resultado

Gráfico 29 - Safra de Grãos - IBGE (Em Milhões de Toneladas)

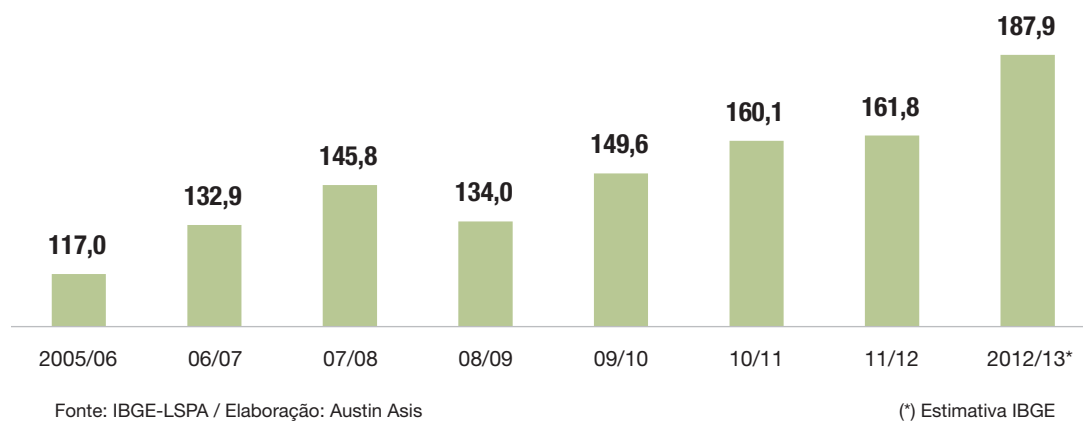
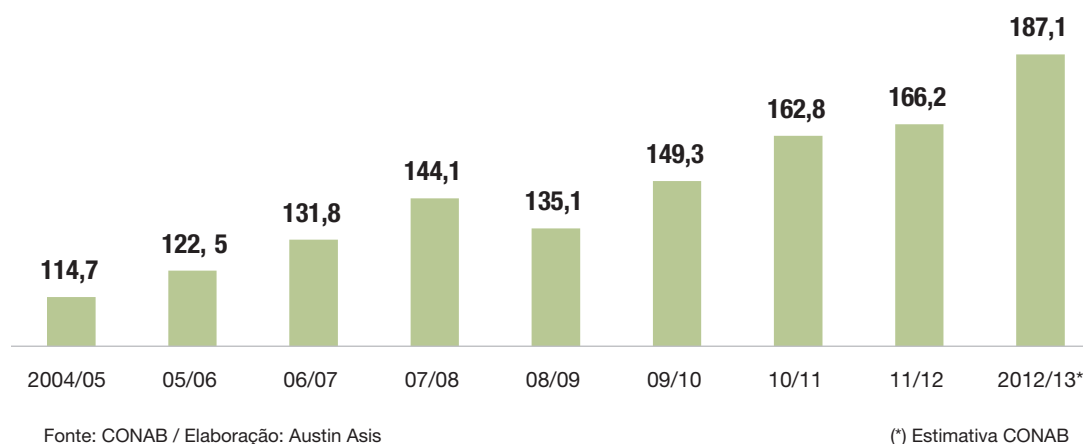


Gráfico 30 - Safra de Grãos - CONAB (Em Milhões de Toneladas)





Há 76 anos em defesa do transportador de Santos e Região

13 2101.4745

www.sindisan.com.br

Rua Dom Pedro II, nº 89 Centro, Santos - SP

CEP - 11010-080



ainda se concentra no mercado doméstico (96,5% em 2012), mas a recuperação das economias desenvolvidas deverá alterar, ainda que de forma moderada, a participação das exportações, que encerraram 2012 com 3,5% de participação.

Na segregação por tipo de implementos rodoviários, os do tipo reboque e semirreboque, após a queda de 11,6% registrado

em 2012, deverão se expandir ao redor de 15% em 2013, com destaque para Dolly, Tanque Inox, Tanque Carbono e Graneleiro Carga Seca. Esse último representa quase um terço do emplacamento total. Já entre as carrocerias sobre chassis, também há expectativa de recuperação em 2013 após a queda de 17,9% em 2012, mas ainda será uma recuperação moderada.

Tabela 4 - IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS - Emplacamento do Setor

Em unidades					
Ano	Reboques e Semirreboques (a)	Carrocerias sobre chassis (b)	Mercado interno (c = a + b)	Exportação (d)	Total (c + d)
2004	38.163	45.653	83.816	3.108	86.924
2005	30.035	44.561	74.596	3.832	78.428
2006	29.012	51.796	80.808	5.305	86.113
2007	40.209	62.860	103.069	7.057	110.126
2008	54.486	76.715	131.201	7.087	138.288
2009	40.509	74.598	115.107	3.163	118.270
2010	59.251	111.032	170.283	4.393	174.676
2011	59.441	131.382	190.823	5.276	196.099
2012	52.543	107.871	160.414	5.810	166.224
2013*	45.169	71.185	116.354	3.354	119.708

Participação por Tipo e Mercado					
Ano	Reboques e Semirreboques (a)	Carrocerias sobre chassis (b)	Mercado interno (c = a + b)	Exportação (d)	Total (c + d)
2004	45,5%	54,5%	96,4%	3,6%	100,0%
2005	40,3%	59,7%	95,1%	4,9%	100,0%
2006	35,9%	64,1%	93,8%	6,2%	100,0%
2007	39,0%	61,0%	93,6%	6,4%	100,0%
2008	41,5%	58,5%	94,9%	5,1%	100,0%
2009	35,2%	64,8%	97,3%	2,7%	100,0%
2010	34,8%	65,2%	97,5%	2,5%	100,0%
2011	31,1%	68,9%	97,3%	2,7%	100,0%
2012	32,8%	67,2%	96,5%	3,5%	100,0%
2013*	38,8%	61,2%	97,2%	2,8%	100,0%

(*) Dados acumulados de Jan. a Ago/2013
Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis

Tabela 5 - IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS - Emplacamento do Setor

Família	Reboques e Semireboques								Em unidades	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Graneleiro / Carga Seca	22.696	13.617	9.566	13.696	20.366	13.611	18.723	18.389	15.909	14.108
Basculante	2.897	2.226	2.261	3.609	5.918	4.536	9.453	11.184	9.801	8.007
Bau Carga Geral	2.111	3.257	4.194	4.335	4.841	3.622	5.842	6.032	5.497	4.222
Tanque Carbono	2.568	1.977	1.963	3.028	5.343	5.335	4.108	3.224	2.510	2.924
Canavieiro	1.276	1.848	3.009	4.380	4.864	3.794	4.722	3.635	2.755	2.845
Bau Lonado	1.575	1.542	1.638	2.872	2.791	1.800	3.469	3.460	3.305	2.603
Dolly	407	465	714	1.035	1.434	1.224	1.231	1.325	1.462	2.200
Porta Container	733	1.256	1.390	1.479	2.113	1.510	2.710	3.435	2.700	1.818
Bau Frigorífico	1.155	1.316	1.454	1.996	1.434	1.129	1.671	1.414	1.545	1.518
Carrega tudo	328	324	455	607	1.422	1.011	1.598	2.115	2.503	1.417
Especial	891	1.044	1.192	1.540	2.070	1.390	1.749	2.183	1.651	1.233
Tanque Inox	551	535	471	645	487	503	1.411	1.105	906	1.099
Silo	220	188	163	402	940	490	939	1.048	998	625
Transporte de toras	755	436	542	585	425	530	1.553	869	951	533
Tanque Alumínio	0	4	0	0	38	24	72	23	50	17
Total	38.163	30.035	29.012	40.209	54.486	40.509	59.251	59.441	52.543	45.169
Família	Carrocerias sobre Chassis								Em unidades	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Bau Alumínio / Frigorífico	19.182	19.137	24.146	18.926	25.732	26.274	40.517	45.903	40.671	27.325
Graneleiro / Carga Seca	23.998	23.025	25.172	19.533	26.286	26.604	37.211	44.595	35.487	24.523
Basculante	-	-	-	7.740	11.084	10.332	16.245	19.910	13.742	9.948
Tanque	-	-	-	1.494	1.776	1.789	2.914	3.607	3.563	2.315
Betoneira	-	-	-	-	-	-	1.851	2.405	2.197	1.552
Bau Lonado	-	-	-	539	578	381	751	851	628	388
Outras / Diversas	2.473	2.399	2.478	14.628	11.259	9.218	11.543	14.111	11.583	8.150
Total	45.653	44.561	51.796	62.860	76.715	74.598	111.032	131.382	107.871	74.201

(*) Dados acumulados de Jan. a Ago/2013
 Fonte: ANFAVEA
 Elaboração: Austin Asis

Tráfego: nível recorde

O tráfego de veículos nas estradas pedagiadas atingiu nível recorde em 2012 ao chegar a 1,631 bilhão de passagens nas praças de

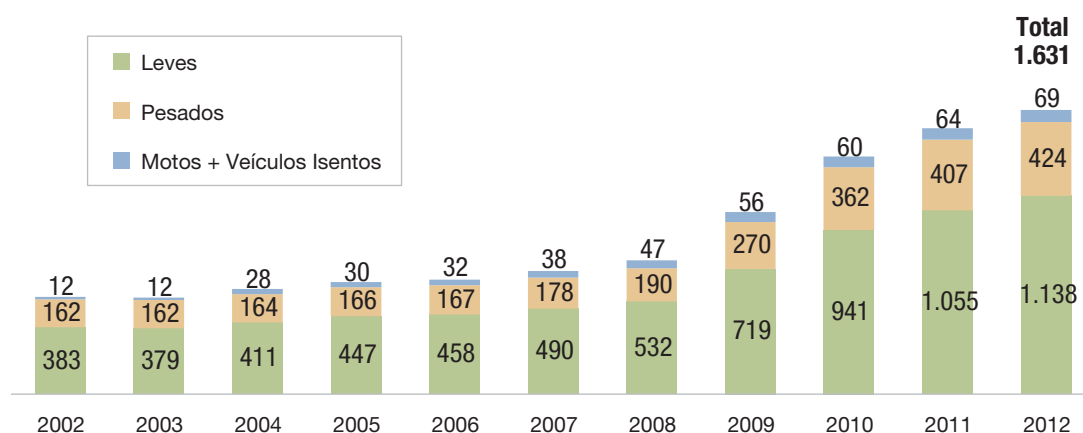
pedágios das empresas associadas à ABCR, anotando crescimento de 7% em relação a 2011. O indicador de tráfego nas estradas é bom orientador sobre a dinâmica macroeconômica, ou seja, menos veículos trafegando

nas estradas indica que toda a atividade econômica (exemplo: produção e vendas) está diminuindo.

Na série segregada por Estados pesquisados pela ABCR, percebe-se que RS e PR ainda

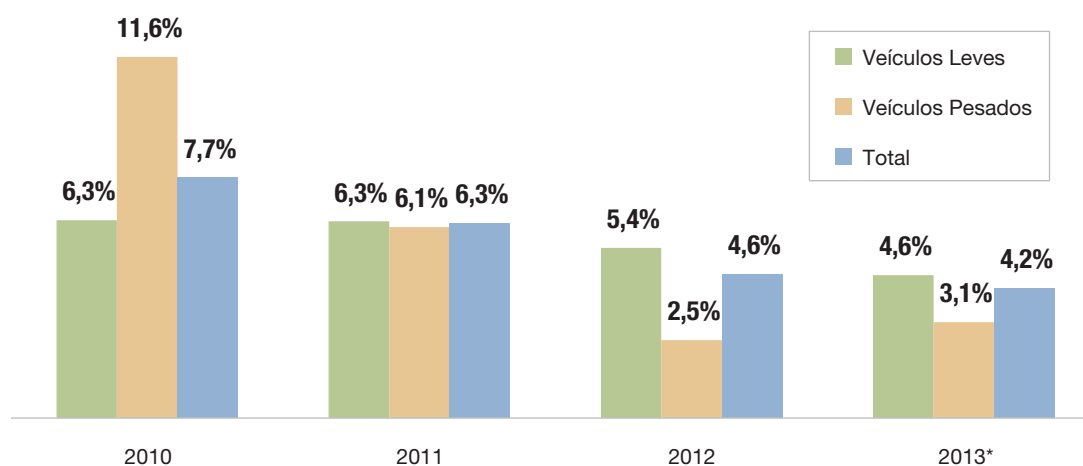
preservam os maiores índices de expansão, refletindo em parte a boa produção de grãos. Já os estados de RJ e SP apresentam diminuição nas taxas de desempenho, pois essas economias estão concentradas na indústria de manufatura e de serviços.

Gráfico 31 - Veículos Pedagiados - ABCR (Em Milhões de Unidades)



Fonte: ABCR/ Elaboração: Austin Asis

Gráfico 32 - Fluxo de Veículos nas Estradas Pedagiadas - Brasil (Var. % no Ano)



Fonte: ABCR/ Elaboração: Austin Asis

(*) Variação % em 12 meses até set/13

AGENDE-SE**20, 21 e 22
Agosto****EXPOMINAS
BELO HORIZONTE**

O 16º Encontro Mineiro dos Transportadores Rodoviários de Carga e MINASTRANSPO 2014 já têm data marcada.

A MINASTRANSPO é uma das maiores feiras de relacionamento e negócio do Transporte Rodoviário de Cargas realizada no país. Em sua 5ª edição, desempenha um papel fundamental na consolidação da cadeia produtiva do transporte rodoviário de cargas, estimulando o desenvolvimento das empresas num ambiente propício para network.

A Feira é realizada juntamente com o Encontro Mineiro dos Transportadores Rodoviários de Carga.

O evento é um grande momento de troca de experiências na busca de soluções compartilhadas e na produção de conhecimento, facilitadas pelas apresentações de renomados palestrantes.

Gráfico 33 - Fluxo de Veículos nas Estradas Pedagiadas - São Paulo
(Var. % no Ano)

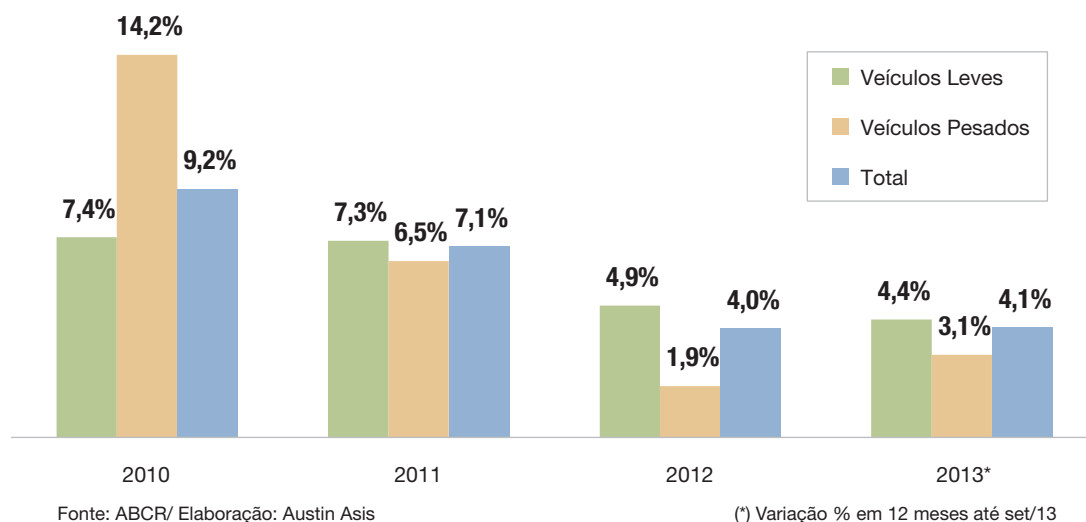


Gráfico 34 - Fluxo de Veículos nas Estradas Pedagiadas - Rio de Janeiro
(Var. % no Ano)

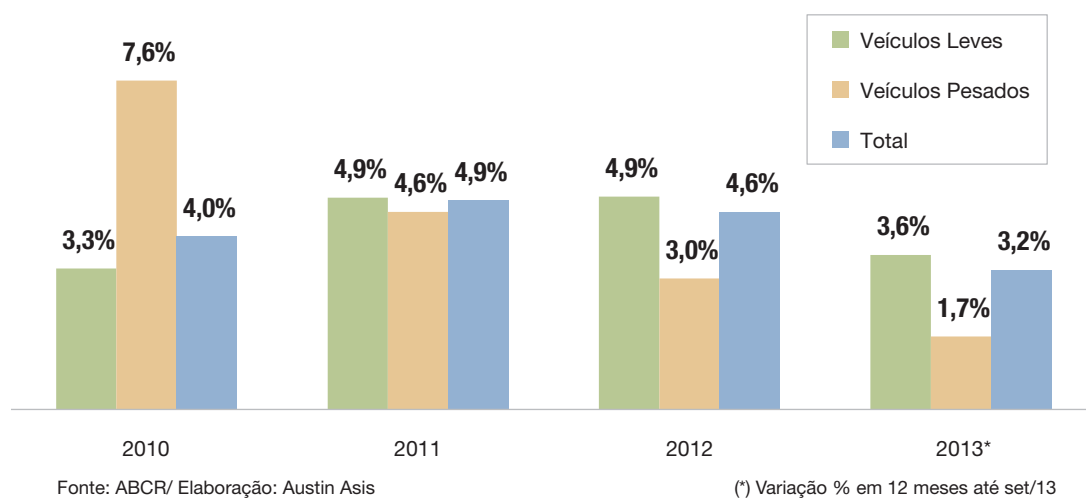


Gráfico 35 - Fluxo de Veículos nas Estradas Pedagiadas - Paraná
(Var. % no Ano)

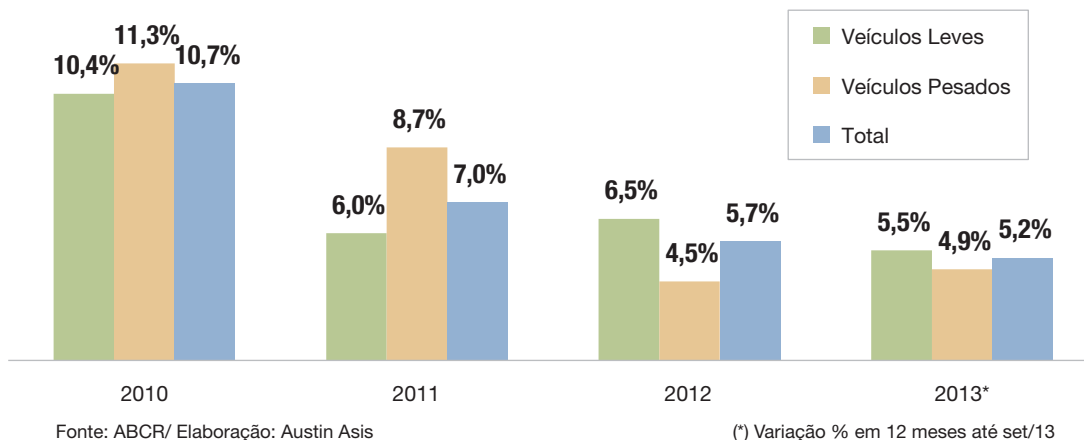
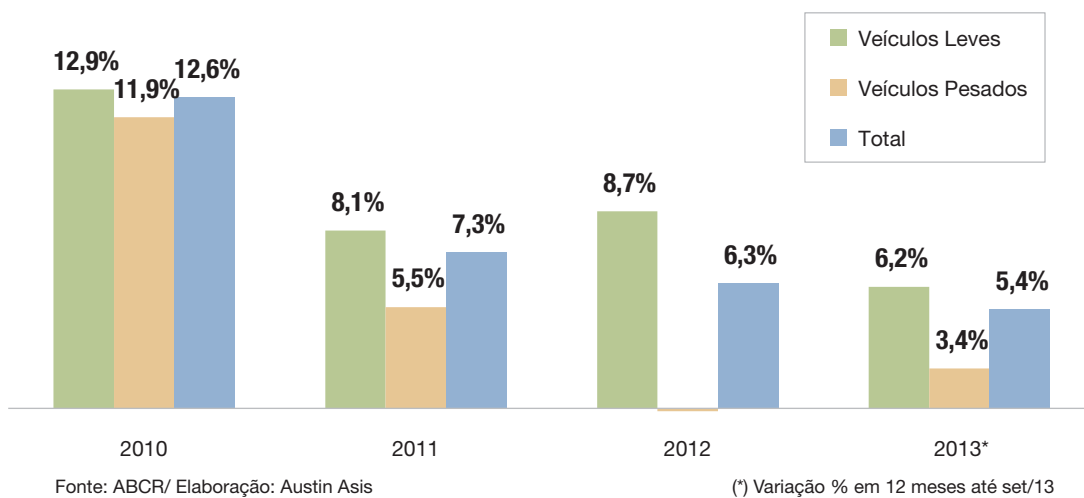


Gráfico 36 - Fluxo de Veículos nas Estradas Pedagiadas - Rio Grande do Sul
(Var. % no Ano)



Scania Streamline.

Todos os detalhes somados
para garantir a maior
economia de combustível.

Novo quebra-sol:
mais aerodinâmico

Novo sistema de
lubrificação da caixa
de câmbio



Cada detalhe do Scania Streamline é pensado para expandir os seus negócios. O motor Scania Euro 5, o melhor da categoria, somado aos ganhos aerodinâmicos e às tecnologias Opticruise e Ecocruise, proporciona até 4% a mais de economia de combustível. A máxima disponibilidade do Scania Streamline é garantida pelos Programas de Manutenção Scania, desenvolvidos especialmente para atender às necessidades do transportador.

É o início de uma nova era de rentabilidade para os seus negócios.

Faz diferença ser Scania.

4% a mais de economia de combustível

Novo contorno da cabine:
ganhos na aerodinâmica
e design mais moderno

Scania Opticruise: com novo modo
econômico de condução

Scania Ecocruise: piloto automático
focado na economia de combustível

Programas de Manutenção Scania:
melhor performance, maior economia



Respeite os limites de velocidade.

RINO.COM



facebook.com/ScaniaBrasil



SCANIA

www.streamline.scania.com.br

CIRCULAÇÃO

- A Lei 12.619 na prática
- Negociação coletiva
- Mercosul - Uma aventura sul-americana



Por
Márcia
Pinna
Raspanti

Lei 12.619: em busca de segurança jurídica

A nova lei possui muitos pontos polêmicos, principalmente do ponto de vista de sua aplicabilidade, mas ainda assim pode ser considerada uma vitória para o setor

A presidente da República Dilma Rousseff sancionou no ano passado a Lei 12.619 de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista do transporte de cargas e de passageiros. Na prática, as regras proíbem os profissionais de dirigir por um período superior a quatro horas sem descanso mínimo de 30 minutos. A nova legislação vinha sendo discutida há décadas pelas entidades ligadas ao transporte e pelo governo. Desde sua aprovação, com vários vetos e alterações em relação ao texto original, a lei tem causado muita polêmica e tem sido alvo de duras críticas.

De acordo com Gildete Gomes Menezes, Gerente Jurídica da NTC & Logística, os três pontos mais polêmicos na lei a serem considerados são: o tempo de espera, tempo de descanso (onze horas), e os pontos de parada. “Isso porque eles remetem o transporte de cargas a uma mudança de cultura. O tempo de espera porque é um novo instituto, cuja lei determina que seja indenizado e não remunerado (como as horas extras são). Discute-se se este não deveria também ser remunerado e que, como na intenção do legislador, pudesse ocorrer não somente após a jornada normal de trabalho (oito horas), mas durante todo o tempo à disposição do empregador, logicamente se configurando enquanto aguarda na carga ou descarga, ou na fiscalização”, afirma.

O tempo de descanso de onze horas, acredi-

ta Gildete, é uma ruptura muito grande na atual realidade do transporte, já que os motoristas (empregados ou autônomos) sempre fizeram os seus horários. “Em outras palavras, os motoristas paravam para descansar ou dormir quando estavam no limite de sua estafa. Tudo isso, para que a viagem terminasse o quanto antes e ele pudesse retornar mais rápido ainda e assim aumentar sua produtividade, e consequente ganho. A proposta de flexibilizar estas onze horas em oito horas mais três está bem avançada e espera-se minimizar o impacto tanto cultural como da produção”, diz.

Para Gildete, o impacto que a nova legislação traz para o setor é muito grande. “Tanto para empresas quanto para os motoristas, a princípio traz um impacto cultural, ou seja, a partir da lei houve uma mudança radical na forma de prestar serviço de transporte no Brasil. A empresa tem que, primordialmente, controlar a jornada de seus empregados e depois como aumentar o custo na contratação de mão de obra. Nas viagens de longa distância, por exemplo, o prazo antes realizado deverá ser totalmente replanejado, diminuindo logicamente a produção do serviço prestado, de maneira que a contratação de motoristas e a aquisição de novos equipamentos (veículos) se fazem necessárias. Nas empresas, o impacto é econômico (aumento de custo); nos motoristas, o impacto é cultural. O motorista, como toda e qualquer mão de obra laboral, deverá atentar para o cum-

primto da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), ou seja, desenvolver sua atividade dentro de um limite saudável e seguro”, acredita.

Uma das maiores reclamações em relação à lei é relativa à sua implantação. “Existem algumas dificuldades na efetiva implementação da legislação, das quais podemos destacar a dificuldade da empresas em readequar a sua operação à exigência da lei, considerando que, conforme a rota realizada, há o dever de cumprir outras normas regulamentares, exemplo: restrição de veículos; cargas especiais que necessitam de jornada mais flexível; falta de local adequado para descanso ao longo das rodovias, além da forte resistência por parte dos grandes clientes que não se sentem obrigados a colaborar na implantação da lei. Sabe-se que a empresa transportadora vive em função de atender, da melhor forma possível, seu cliente. Além disso tudo existe um aspecto bastante relevante que é a mudança: saímos de um ambiente de total descontrolo (jornada) para um controlo total”, explica Gildete.

Empresários e entidades ligados ao transporte pedem algumas alterações para melhoria da lei. “Poderia ser aperfeiçoada no que tange ao tempo de espera, este poderia ocorrer durante e após a jornada normal de trabalho; o tempo de reserva permitindo que a dupla de motoristas pudesse prestar serviços num mesmo veículo em esquema de revezamento (um dirige, outro descansa e vice e versa), o tempo de descanso de 11 horas ser flexibilizado em 8+3, as horas extras poderiam ser estendidas para 4 horas diárias e não 2 (como ocorre atualmente), e que o tempo de direção (no volante) pudesse ser de cinco horas e 30 minutos, de forma a aumentar a produtividade”, diz Gildete.

CONQUISTA

Segundo Gildete, a NTC & Logística teve um papel fundamental na aprovação da lei, que

foi resultado de consenso entre governo, empregados e empregadores, em busca da esperada segurança jurídica que o empresarial do setor de transportes de cargas necessita. “É sabido que a forma de contratação de motoristas dentro do art. 62, I da CLT, que dispõe sobre trabalho externo sem controlo de jornada, já não mais trazia segurança para o empregador. A empresa vivia e ainda vive na ‘corda bamba’; quando se acha que está fazendo a coisa certa, ela é surpreendida com um demanda trabalhista milionária em que geralmente ela sucumbe”, explica.

Em 2007, o setor de transporte de cargas sofreu uma ação civil pública, em Rondonópolis, no Mato Grosso, na qual o procurador do Trabalho, Paulo Douglas, que depois se tornaria um dos defensores da nova lei, deu um prazo de 15 dias para que as transportadoras comesçassem a controlar a jornada de trabalho dos motoristas. “Alarmado com o número alto de acidentes nas estradas, o procurador verificou que a maioria dos condutores dirigia sob efeito de alguma droga, lícita ou ilícita (álcool, cocaína, anfetaminas, rebite, etc). Os motoristas alegavam que usavam estas drogas para poder suportar as longas horas de viagem, sem descanso, que eram necessárias para cumprir os prazos estabelecidos pelas transportadoras”, conta Gildete.

O setor se mobilizou e derrubou esta ação, consolidando um acordo com a Justiça. Mesmo assim, o clima de insegurança jurídica reinava. “A Justiça entendia que os equipamentos de rastreamento, aliados a novas tecnologias, seriam suficientes para que as empresas controlassem a jornada dos motoristas. Com base nisso, os condutores que entrassem na Justiça para processar o empregador – mesmo nos casos em que havia acordo prévio e concordância das partes – ganhavam a causa. Os motoristas passaram a processar as empresas e a ganhar quase sempre”, informa Gildete.

Por isso, a aprovação da lei 12.619, mesmo com algumas falhas e lacunas, deve ser encarada como uma conquista para o setor. “É um instrumento legal importante para o transportador. Com ela, é possível negociar os prazos com os embarcadores. E o empresário fica mais protegido de processos legais, já que os motoristas estão cientes de suas obrigações e têm responsabilidade em cumpri-las”, diz. Gildete tem observado alguma resistência até por parte dos motoristas em relação à nova legislação. “Muitos não gostaram da lei, pois são obrigados a cumprir horários. Mas, como eu disse antes, é uma questão de cultura. Em seis ou oito anos, todos já estarão acostumados com as novas regras”, acredita.

A NTC & Logística esteve presente em diversos eventos em que para esclarecer os aspectos na conquista da lei e na sua aplicabilidade. “Sabe-se que embora se encontre em discussão na Câmara dos Deputados, devemos ressaltar que ela está em pleno vigor, tanto na esfera trabalhista quanto na de trânsito, independente se há ou não fiscalização por parte dos órgãos competentes. Nos do TRC devemos primar pelo seu cumprimento como uma conquista histórica. O fato é que depois da Lei mudou a forma de contratar motorista, negociar serviço de transporte com clientes e firmar instrumentos coletivos de trabalhos pois trouxe diretrizes básicas para alimentar tais discussões”, afirma Gildete. ◀

CONHEÇA A LEI

A Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 regula a profissão de motorista do transporte de cargas e de passageiros. Além de proibir que os profissionais dirijam por um período superior a quatro horas, sem descanso mínimo de 30 minutos, a lei também obriga os motoristas a ter repouso diário de onze horas a cada 24 horas, e descanso semanal de 30 horas para motoristas empregados.

Com a lei, os motoristas passam a ter direito a seguro obrigatório, pago pelo empregador, com valor mínimo de dez vezes o piso salarial da categoria. Um ponto crucial da regulamentação é a criação do chamado instituto do tempo de espera. Nos períodos em que o motorista estiver com o veículo parado em uma barreira fiscal para ser inspecionado ou na porta de um receptor de carga, que pode demorar para liberar o veículo, não será computado o tempo como hora extraordinária. A remuneração do tempo de espera será, de acordo com a regra, de uma hora acrescida de 30%.

O texto original, aprovado pelo Congresso, sofreu alguns vetos da presidente Dilma. Ela retirou da lei o efeito da obrigatoriedade do

governo de investir na construção de postos e pontos de para e apoio para os motoristas fazerem seus descansos obrigatórios, retirou outras categorias de motoristas, como operadores de tratores e outras máquinas e vetou algumas flexibilizações de horários. Confira outros detalhes da regulamentação da profissão de motorista:

- Ficam proibidas remunerações aos motoristas condicionadas à distância percorrida, ao tempo de viagem e à quantidade de produtos transportados;
- A lei estabelece intervalo mínimo de uma hora para as refeições;
- Todos os motoristas têm garantido acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional;
- O motorista profissional é obrigado a manter-se atento às condições de segurança do veículo e conduzir com perícia, prudência e zelo, respeitando os tempos mínimos de descanso;
- Os profissionais são obrigados a se submeter a testes e programas de controle do uso de drogas e bebidas alcoólicas estabelecidos pelo empregador.

A vida é melhor quando é cooperativa.

Até mesmo a vida da sua empresa.

Já pensou se uma das maiores instituições financeiras do País oferecesse um atendimento personalizado para a sua empresa? No Sicredi é assim. Aqui sua empresa é associada e conta com soluções financeiras adequadas às suas necessidades. E isso com a força de uma instituição financeira cooperativa presente em 10 estados brasileiros, que movimenta R\$ 28 bilhões em ativos e cresce 25% ao ano. Um parceiro de porte, cooperando para a sua empresa crescer. Porque o Sicredi sabe que isso também gera emprego e renda e ajuda a desenvolver toda a comunidade. Venha para o Sicredi.

Cooperativa Sicredi FETCOOP - UA
Palácio TRC: Rua Orlando Monteiro, 01 -
Vila Maria - São Paulo/SP - Fone 11 2632-
1004 / UA Santos: Rua Vasconcelos Tavares,
10 - Centro - Santos/SP.

- Pagamentos • Investimentos
- Cobrança • Crédito • Câmbio
- Seguros • Consórcios

**GENTE
QUE
COOPERA
CRESCER.**



Sicrediempresas

sicredi.com.br
gentequecooperacresce.com.br

Por
**Narciso
Figueirôa
Junior ***

As novas regras para os pedidos de registro de sindicatos

Portaria MTE 326/2013

Recentemente foi divulgado pela imprensa que o Governo Federal iria endurecer as regras para criação de novos sindicatos. De acordo com informações do próprio Ministério do Trabalho e Emprego há aproximadamente 14 mil sindicatos no País e, há dois meses, o governo suspendeu o registro de 940 sindicatos que até o ano passado estavam habilitados a receber o imposto sindical, por estarem com problemas na documentação.

Em 22/02/2013 foi publicada a Portaria MTE 2/2013 que revoga a Portaria 1/2005 para disciplinar os procedimentos para a atualização dos dados das entidades sindicais no Cadastro Nacional de Entidades Sindicais – CNES, do Ministério do Trabalho e Emprego, com o objetivo de dotar o Ministério de instrumentos eficazes de coleta, tratamento, gestão, distribuição e publicidade de informações, sendo que tal atualização não modificará a situação jurídica da entidade sindical perante o MTE.

Os pedidos de atualização devem ser feitos pela página do MTE na Internet, através de formulário próprio que deve ser protocolizado na Superintendência Regional do Trabalho e Emprego local, acompanhado de vários documentos, sendo que os pedidos de atualização das informações sindicais assim como os documentos serão analisados pelas Seções de Relações do Trabalho das SRTE ou SRT, quando for o caso, que decidirão fundamentadamente por meio de Nota

Técnica pela validação ou não da solicitação, sendo anotado tal ato no sistema CNES. Em 01/03/2013 foi publicada a Portaria MTE 326 que dispõe sobre os pedidos de registro das entidades sindicais de primeiro grau no Ministério do Trabalho e Emprego.

Quanto à solicitação de registro sindical, dispõe a referida portaria que a entidade deverá possuir certificado digital e acessar o Sistema de Cadastro Nacional de Entidades Sindicais – CNES, disponível no site do MTE, seguindo as instruções ali contidas e protocolizar, na Superintendência Regional do Trabalho e Emprego (SRT) ou Gerências da Unidade da Federação do local da sede da entidade sindical, no prazo de 30 dias, os seguintes documentos: 1) requerimento original gerado pelo Sistema, transmitido por certificação digital e assinado pelo representante legal da entidade; 2) edital de convocação dos membros da categoria para assembleia geral de fundação ou ratificação de fundação da entidade, com qualificação

* Narciso Figueirôa Junior é Advogado, Graduado e Pós Graduado em Direito do Trabalho pela PUC/SP, Assessor Jurídico da NTC & Logística e Advogado em São Paulo.

e endereço do subscritor; indicação nominal de todos os municípios, Estados e categoria pretendida e comprovação de publicação no Diário Oficial da União em jornal de grande circulação na base territorial, cujo intervalo entre as publicações no DOU e em jornal de grande circulação não pode ser superior a cinco dias, publicação com antecedência mínima de 20 dias da realização da AGE, para as entidades com base municipal, intermunicipal ou estadual, e de 45 dias, para as entidades com base interestadual ou nacional, contados a partir da última publicação.

Para as entidades com abrangência nacional deve haver publicação em todas as Unidades da Federação e, nos respectivos Estados abrangidos, quando se tratar de entidade interestadual; 3) ata da assembleia geral de fundação ou de ratificação de fundação da entidade; 4) ata de eleição e apuração dos votos da diretoria; 5) ata de posse da diretoria com a indicação da data de início e término do mandato; 6) estatuto social, aprovado em assembleia geral, que deverá conter objetivamente a categoria e a base territorial pretendida; 7) comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União, relativo ao custo das publicações no DOU; 8) comprovante de inscrição do solicitante no CNPJ; 9) comprovante de endereço e; 10) qualificação do subscritor do edital.

A Portaria 326/2013 trata também da fusão de entidades sindicais definindo esse fenômeno como sendo a união de duas ou mais entidades sindicais destinadas à formação de uma nova com a finalidade de suceder-lhes em direitos e obrigações e resultará na soma das bases e categorias dessas entidades, sendo que o deferimento da fusão acarretará o cancelamento dos registros sindicais preexistentes, exigindo-se cópias dos editais de convocação de assembleias conjuntas e específicas para cada sindicato, cópias das atas das assembleias gerais deliberativas, atas de eleição e apuração de votos, estatuto

social, aprovado na assembleia geral e comprovante de endereço da nova entidade.

Como incorporação, para fins de registro sindical, a referida Portaria define o processo como sendo a alteração estatutária pela qual uma ou mais entidades sindicais são absorvidas por outra com o objetivo de lhes suceder em direitos e obrigações, permanecendo apenas o registro sindical da entidade incorporadora, sendo exigido para o referido registro a mesma documentação solicitada para a fusão.

Para fins de registro sindical a Portaria 326/13 considera o registro de alteração estatutária aquele que se refira à mudança na categoria e/ou na base territorial da entidade sindical e exige que o sindicato faça a atualização cadastral antes de proceder o registro da alteração estatutária.

Quando se tratar de alteração de denominação da entidade sindical, o pedido somente será deferido após a publicidade para efeito de impugnação.

Também é exigida farta documentação para o pedido de registro de alteração estatutária e observância de prazos mínimos para publicação dos editais de convocação para as assembleias.

As análises dos pedidos de registro serão feitas pela Coordenação-Geral de Registro Sindical – CGRS, da Secretaria de Relações do Trabalho – SRT, após serem encaminhados pela sede da SRTE, por meio de despacho.

Os pedidos de registro serão encaminhados pela sede da SRTE, por meio de despacho, no prazo de trinta dias, contados da data da entrega no protocolo, à Secretaria de Relações do Trabalho para fins de análise pela Coordenação-Geral de Registro Sindical, onde será examinado: 1) o cumprimento das exigências previstas nos artigos

3º, 5º, 8º ou 10º, conforme o caso; 2) a adequação da categoria pleiteada à definição prevista no art.511 da CLT; 3) a existência, no CNES, de outras entidades sindicais representantes da mesma categoria, em base territorial coincidente com a da entidade requerente; 4) e, nos casos de fusão e incorporação, sobre se a representação da entidade resultante corresponde à soma da representação das entidades preexistentes.

Caso haja constatação de insuficiência ou irregularidade dos documentos apresentados pela entidade requerente, a SRT a notificará uma única vez para, no prazo improrrogável de 10 dias, contados do recebimento da notificação, venha atender às exigências da Portaria 326/2013. Suprida a deficiência e suscitada dúvida técnica sobre a caracterização da categoria pleiteada, a SRT encaminhará a discussão ao Conselho de Relações do Trabalho – CRT que, após parecer, será encaminhando o processo ao Secretário de Relações do Trabalho para decisão fundamentada.

Em havendo a existência, no CNES, de outras entidades sindicais representantes da mesma categoria, em base territorial coincidente com a entidade requerente, configurando conflito parcial de representação, considerar-se-à regular o pedido para fins de publicação, salvo se a base territorial requerida englobar o local da sede do sindicato representante da mesma categoria registrado no CNES.

Se constatada a existência de dois ou mais pedidos de registro ou de registro de alteração estatutária com coincidência total ou parcial da base territorial e/ou categoria, serão adotadas as seguintes providências: 1) caso ambos tenham protocolizado a documentação completa, deve-se publicar o pedido pela ordem de data de seu protocolo; ou 2) nos pedidos de registro sindical ou de registro de alteração estatutária, protocolizados com a documentação incompleta,

deverá ser publicado, primeiramente, aquele que completar a documentação.

Por fim, após a análise e constatada a regularidade do pedido de registro sindical ou de registro de alteração estatutária, a SRT o publicará no Diário Oficial da União para fins de publicidade e abertura de prazo para impugnações, cujo prazo é de trinta dias, contados da publicação.

A Portaria 326/2013 traz um procedimento de mediação de conflitos, assim considerados como sendo aquele destinado à solução de controvérsias de representação sindical, com o auxílio de um servidor, que funcionará como mediador, para coordenar as reuniões e discussões entre os interessados, buscando solução livremente acordada pelas partes.

Em havendo acordo entre as partes, será lavrada ata onde constará objetivamente a representação de cada entidade envolvida resultante do ajuste e o prazo para apresentação ao MTE, de estatutos que identifiquem a nova representação.

Não havendo possibilidade de acordo, a CGRS analisará o conflito, após análise da impugnação apresentada e submeterá a questão ao SRT que, se reconhecer a existência do conflito, indeferirá o registro da representação conflitante.

De acordo com a nova portaria o pedido de registro sindical ou de registro de alteração estatutária será deferido mediante fundamento em análise técnica realizada na SRT, às entidades que estiverem com dados atualizados e comprovado o pagamento de taxa, relativa ao custo da publicação no DOU.

Haverá indeferimento do pedido de registro sindical ou de registro de alteração estatutária quando não houver caracterização da categoria pleiteada, coincidência total de categoria e base territorial do sindicato pos-



NTC & LOGÍSTICA, HÁ 50 ANOS TRILHANDO UM CAMINHO DE SUCESSO.

É preciso comprometimento e dedicação para estar na estrada há meio século. Parabéns NTC & Logística, pelos 50 anos de luta dedicados aos interesses dos transportadores de carga e à evolução e promoção do setor.

As Empresas Randon desejam um futuro próspero em conquistas e muita estrada pela frente.

Empresas

RANDON

VEÍCULOS E IMPLEMENTOS

RANDON
IMPLEMENTOS

RANDON
VEÍCULOS

AUTOPEÇAS

Suspensys

FRASLE

MASTER

JOST

CASTERTECH

SERVIÇOS

CONSÓRCIO
RANDON

BANCO
RANDON

Respeite a sinalização de trânsito.

tuante com sindicato registrado no CNES e quando a base territorial requerida englobar o local da sede de sindicato registrado no CNES, representante de idêntica categoria.

Poderá ainda o pedido de registro sindical ou de alteração estatutária ser arquivado a pedido da entidade requerente quando houver insuficiência ou irregularidade dos documentos apresentados, protocolo errôneo, ausência de realização de assembleia ou inércia da entidade requerente quanto à realização de atos quando for regularmente notificada.

Também poderá haver suspensão dos pedidos de registro sindical e de alteração estatutária quando houver: 1) determinação judicial; 2) durante o procedimento de mediação; 3) no período compreendido entre o acordo firmado no procedimento de mediação e a entrega na SRT, dos respectivos estatutos sociais com as alterações decorrentes do acordo firmado; 4) e na hipótese de notificação do MTE e verificada a existência de ação judicial ou de denúncia formal criminal que vise apurar a legitimidade de assembleia sindical destinada a instituir, alterar ou extinguir atos constitutivos de entidade sindical.

Com a publicação do deferimento do pedido de registro sindical ou de registro de alteração estatutária, a SRT incluirá os dados cadastrais da entidade no CNES e expedirá a respectiva certidão.

Dispõe ainda a Portaria 326/2013 que o registro sindical da entidade será suspenso quando: 1) houver determinação judicial dirigida ao MTE; 2) tiver seu registro anotado e deixar de enviar, no prazo de sessenta dias, novo estatuto social com a representação sindical devidamente atualizada; 3) e, celebrado acordo, através do procedimento de mediação, deixar de apresentar estatuto social retificado, decorrido o prazo acordado, salvo se a categoria, em assem-

bleia, não homologar o acordo firmado.

Poderá ainda ser cancelado o pedido de registro sindical ou de alteração estatutária, nas seguintes hipóteses: 1) por ordem judicial dirigida ao MTE; 2) administrativamente, se constatado vício de legalidade no processo de deferimento, assegurados ao interessado o contraditório e a ampla defesa; 3) a pedido da própria entidade; 4) ou na ocorrência de fusão ou incorporação de entidades sindicais.

Por fim, dispõe a Portaria 326/2013 que as entidades sindicais deverão manter atualizados os dados cadastrais no CNES, devendo possuir certificação digital e seguir as instruções constantes no sítio do MTE na internet, para emissão do requerimento de atualização, após a transmissão eletrônica de dados, dispondo ainda que os procedimentos de pedidos de registro e de alteração estatutária de entidades de grau superior continuam a ser regidos pela Portaria 186, de 10/04/2008, do MTE.

Os procedimentos para a atualização dos dados das entidades sindicais no Cadastro Nacional de Entidades Sindicais – CNES, do Ministério do Trabalho e Emprego, encontram-se disciplinados nas Portarias 02, de 22/02/2013 e 03, de 09/04/2013, ambas da Secretaria de Relações do Trabalho.

Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego zelar pela observância do princípio da unicidade sindical, de que trata o artigo 8º, inciso II, da Constituição Federal, sendo relevante que haja preocupação do referido órgão em traçar regras mais rígidas no que pertine aos pedidos de registro e de alteração estatutárias das entidades sindicais.

Vale destacar que os conflitos de representação sindical são dirimidos pela Justiça do Trabalho, por força do artigo 114, inciso III, da Constituição Federal. ■

Internacional

Uma aventura sul-americana

Belas paisagens, falta de infraestrutura, excesso de burocracia e má vontade dos governos dos países vizinhos: essa é a realidade das rotas que ligariam o Atlântico ao Pacífico, passando pela Bolívia

Há décadas existe um plano de consolidar uma rota unindo dois oceanos do continente sul-americano através da Bolívia. O traçado se tornou realidade no início de 2013, quando foi asfaltado o último trecho da estrada que liga Puerto Quijarro e Santa Cruz de La Sierra, obra financiada pelo BNDES. Durante oito dias, em setembro, uma expedição de 27 caminhonetes percorreu 2,7 mil quilômetros para verificar as condições de viagem. A caravana era formada por produtores rurais, empresários do ramo da logística e donos de concessionárias do Estado do Mato Grosso do Sul, representantes dos governos boliviano, paraguaio e chileno, além da assessora técnica da NTC & Logística, Sônia Rotondo, e do presidente do SETCEG (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado de Goiás), Pedro Velasco, que também representava a Fenatca (Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Carga).

O grupo saiu de Campo Grande, passou por Corumbá, pelas cidades bolivianas de Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba e La Paz e pelas chilenas Arica e Iquique, onde existem dois portos subutilizados e com tarifas baixas. “Em viagem até Corumbá, foi agradável cruzar parte do Pantanal, com muitas pontes e trechos rodoviários retos, longos. Com escasso acostamento, pode-se transitar com relativa segurança. Seguindo, sempre reto, o horizonte era no mesmo nível das árvores ressequidas, com bandos de pássaros em rasas poças d’água. Em seguida, fizemos a travessia sobre o rio Paraguai com suas águas

lentas, aguardando as chuvas, para banhar a terra”, conta Sônia.

A chegada a Corumbá foi sob um calor abafado. Cidade de traços raros que margeia o rio Paraguai. A seguir o grupo ingressou em território boliviano, cruzando o Arroyo de Concepcion. A primeira experiência de muitas com a burocracia. “Começou a espera. Para um veículo ingressar por aquele ponto de fronteira, é exigida a documentação. Caso esteja no em nome da pessoa jurídica, é necessário que o condutor tenha uma autorização expressa para dirigir o veículo. Existe uma série de documentos que são exigidos para ingressar e transitar por território boliviano”, diz Sônia.

A caravana entra em território boliviano pela nova rodovia designada de Corredor Interoceânico. De Arroyo de Cocepcion a Santa Cruz da La Sierra são cerca de 700 quilômetros. “Talvez os mais longos que já percorri”, revela a viajante. A pavimentação da rodovia está em boas condições, mas a sinalização é praticamente inexistente. “Cruzando a estrada os animais saem de um lado para encontrar alimentos do outro. A falta de segurança é muito grande”, diz.

Postos

A paisagem é bastante impressionante, com belas serras modeladas pela ação do vento e da chuva. A infraestrutura para os viajantes e motoristas, por outro lado, também é precária.



ria. “Tivemos que parar para abastecer num ‘posto’ que era o ponto de parada. A utilização de sanitários é impossível de descrever. Não há postos de abastecimento, muitos menos lojas de conveniência e demais serviços ao viajante. Não há nada nesse corredor até Santa Cruz. Somente a indignação de para aqueles que se aventuram transitar por essa rodovia”, informa Sônia.

Outro problema sério é relativo ao abastecimento com óleo diesel. O governo boliviano subsidia o consumo de seu combustível nacional. “Um caminhão boliviano pagaria o diesel a cerca de US\$ 0,50 por litro, enquanto que o veículo estrangeiro abasteceria pelo preço de US\$ 1,40. Não são todos os postos que contam com a cota para estrangeiro, pois, para abastecer, é necessária a emissão de uma ‘fatura’ internacional. Mesmo encontrando um posto que tenha a autorização para vender para o estrangeiro isso não quer dizer que terá a litragem necessária”, resume.

Ao chegar a Santa Cruz de La Sierra, o visitante percebe o trânsito congestionado e orientado por um sistema de anéis. “Muitos veículos, inclusive táxis, têm o volante implantado no lado esquerdo, porque originalmente a mão de direção é pelo lado direito. Implantam-se também o banco de condução que pode ser cadeira fixada por cordas. Grande parte dos veículos o sistema de combustível é por GLP”, observa Sônia.

No domingo, dia 29 de setembro, o grupo voltava à estrada, com destino a Cochabamba. A falta de sinalização, os animais na pista e a ocorrência de muitas obras atrapalham a via-

gem. Assim, começava a subida para o topo da América do Sul. “Ingressamos nessa rodovia, sabendo dos riscos e dos problemas. Muitas curvas, grandes subidas e descidas infundáveis. Exige-se muito do veículo e do condutor. É uma rodovia que corta grandes extensões de floresta. A mudança de temperatura é brusca, e a chuva se fez presente em vários momentos. A estreita pista de rolamento não possui acostamento e há vários trechos com serviço de recuperação”, relata.

A caravana finalmente chega a Nossa Senhora La Paz, transitando pelo El Alto (4,1 mil metros de altitude). “A cidade foi construída entre montanhas e ao fundo vislumbra-se o vale. Com altos edifícios. A cabeça parece que vai explodir. Hora de ingerir altas doses de caféina. Mascar folha de coca e ingerir o chá feito com elas”. Saindo de La Paz, os viajantes seguiram para Arica, no Chile. “El Alto, a cidade que tem a rodovia como marco divisor. Durante um bom percurso vai se encontrando o comércio à margem da rodovia. Olha-se para os lados e se tem a impressão de que as pessoas brotam da terra. De estatura baixa, com sua vestimenta colorida. Seguindo em frente, a aridez começa e a se torna presença permanente. Muito vento. O altiplano boliviano realmente é um lugar indescritível”, conta Sônia.

Muitos trechos da rodovia estão sendo refeitos. “Cruzamos com muitos caminhões carregados com containeres, madeira, grãos e outras tantas coisas. São veículos antigos com seus condutores mirando sempre para frente. Depois de muitas horas de frio, de vento, de seca e raro oxigênio, fomos deixando o território boliviano para ingressar em terras chilenas. A natureza decididamente tira o fôlego”, deslumbra-se. Em termos de infraestrutura, esse ponto de fronteira boliviana, não é diferente de Puerto Suarez, mas os vulcões, lagos e flamingos encantam os olhos.

De acordo com Sônia, os agentes da aduana foram bastante solícitos. “Deparamos com os

SHELL EVOLUX ARLA 32

O ÚNICO COM GARANTIA
DE QUALIDADE SHELL



**ABASTEÇA SUA FROTA COM OS BENEFÍCIOS
DE SHELL EVOLUX ARLA 32, DISPONÍVEL
NAS EMBALAGENS DE 10, 20 E 1.000L.**

- Auxilia na redução de até 80% das emissões de materiais particulados
- Até 60% dos níveis de NOx*

**Central de Atendimento:
0800 728 1616**

Shell
Evolux
Arla 32



A marca Shell é licenciada para Raízen, uma joint venture entre Shell e Cosan. *Fase P7 em comparação com a fase P5 do Proconve.

ônibus ingressando e a fila de pessoas caminhando uma atrás da outra para fazer a migração. Estava muito frio e o vento era avassalador. Todos em fila indiana: crianças, velhos, mulheres. Havia também grande número de caminhões fazendo os trâmites aduaneiros das cargas. Nenhum veículo de transportadora brasileira”. Cerca de dez quilômetros à frente, começa a aduana chilena. A diferença de infraestrutura é marcante. “Em conversa com a responsável por aquele de fronteira fui informada que, a partir de 2014, os governos chileno e boliviano, convergiram para ter um único espaço, chamada de aduana integrada”, diz.

O corredor que liga Arica a Oruro é largamente utilizado por empresas bolivianas, sendo pouco comum encontrar veículos de outras nacionalidades. A exportação boliviana (de soja e outros grãos) é transportada para Arica e de lá segue para a África e demais países asiáticos. “Começamos a descer e subir a Costa Pacífico, pela Cordilheira. A estrada é pavimentada e há trechos em que a curva é um V. É necessário esperar o veículo que está subindo para depois descer, por que os dois juntos não passam”, observa Sônia.

A chegada a Arica foi à noite. No dia seguinte, o grupo seguiu para Iquique, por uma rodovia muito perigosa, que está sendo ampliada. “Chegamos à cidade, que fica no nível do mar, passando por Alto Hospicio (região acima). O porto de Iquique recebe a maior parte das cargas dos Tigres Asiáticos. Há um grande volume de caminhões de bandeira paraguaia. Não vimos caminhões brasileiros”, diz.

Integração

Segundo Sônia, a rota para chegar a Iquique partindo de São Paulo, seria a seguinte: São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba, Oruro, Arica, Iquique. Em um total de aproximadamente, 3,7mil quilômetros. “Ocorre que para atravessar a Bolívia para chegar ao Chile, faz-se necessário que o governo conceda o trânsito para a empresa brasileira. Situação prevista no Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), do qual a Bolívia é signatária. Todavia, o governo boliviano ignora tal condição de concessão de trânsito. Dessa forma, a empresa brasileira não poderá alcançar os portos chilenos cruzando este país”.

Sônia destaca que, mais que uma saída para a costa do Pacífico, é preciso investir no processo de integração regional. “A dependência dos países sul-americanos entre si é inquestionável. A Cordilheira compõe os territórios dos países e não os isolam. A grande vitória sul-americana esta centrada no seu fluxo de comércio entre eles para terceiros países. Escoar pelo Pacífico não é uma necessidade só brasileira, mais de todos os países. Os produtos oriundos da Bolívia e do Paraguai necessitam alcançar não só o Pacífico, mas também o Atlântico”.

A falta de infraestrutura afeta a todos, aumentando os custos para as empresas dos países envolvidos. “As questões socioeconômicas dos países sul-americanos, guardadas as devidas proporções, são graves, e todos nós estamos perdendo. A chave para o nosso desenvolvimento está, principalmente, nos corredores interoceânicos, que viabilizariam a integração regional”, acredita Sônia.

Outra rota que poderia ser mais bem aproveitada, e que está prevista pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IRSA), vai de Iquique, segue para o sul da Bolívia, ingressando no Paraguai, até chegar a Mariscal José Felix Estigarriba, ingressando no Brasil por Porto Murtinho. “Mesmo nessa alternativa ainda tropeçaríamos na vontade do governo boliviano para conceder o trânsito por seu território. Nessa alternativa, em torno de 300 quilômetros ainda precisam ser pavimentados e há necessidade de construir a ponte sobre o rio Paraguai”.

Meio século não é para qualquer um.
O SETCESP parabeniza a NTC pelos 50 anos
de grandes conquistas!



E quem tem a comemorar é o setor, que a cada dia sente o fortalecimento de sua representatividade, graças a entidades fortes e atuantes como a NTC&Logística, uma das maiores parceiras do SETCESP na luta pelas bandeiras do transporte de cargas e da logística.

Parabéns a todos os que fizeram e fazem parte desses 50 anos de muita luta em prol do transporte.

Uma homenagem do SETCESP

SETCESP

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO

Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região

Rua Orlando Monteiro, nº 21, Vila Maria - São Paulo, SP - CEP 02121-021

Telefone # (11) 2632-1000

www.setcesp.org.br setcesp@setcesp.org.br

CUSTOS E TARIFAS

- Evolução índices do transporte nos últimos 12 meses
- Formação de custos no TRC
- Impacto dos aumento de salários sobre os custos
- Impacto dos reajustes do diesel sobre os custos
- Causas do aviltamento dos fretes
- Tabela de custos do agroquímico e químico embalado
- Custos logísticos



Por
José Luiz
Pereira *

Análise da conjuntura dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas

As empresas privadas vivem no Brasil um momento de disputa particularmente acirrada por espaços no livre mercado, em virtude da estabilização econômica, que está prestes a completar vinte anos. Devido à estabilização dos preços, as empresas estão sendo obrigadas a buscar insistentemente a produtividade como forma de melhorar a concorrência.

Em setores altamente competitivos, como é o de transporte rodoviário de cargas, as margens de lucro nunca chegaram a ser folgadas, mas, devido ao acirramento da concorrência, elas estão se estreitando ainda mais.

Interligados pelo processo mercadológico, ao longo da cadeia produtiva e de prestação de serviços, todos os segmentos da atividade econômica procuram ajustar-se a esta nova realidade de mercado. Como numa economia estabilizada, os clientes procuram serviços melhores e preços menores, esta adaptação exige aumento de qualidade aliado à redução dos custos de produção.

Um dos últimos redutos da concorrência perfeita¹, o setor de transporte rodoviário de cargas constitui um setor particularmente sensível ao processo de ajuste a uma economia estabilizada. Por isso, nenhum transportador pode se dar o luxo de ignorar a composição dos seus custos, praticando concorrência predatória, com o propósito de aumentar o “market share”, pois se trata de expediente que só pode aprofundar as dificuldades financeiras da empresa que lança mão desse instrumento.

Portanto, as empresas de transporte rodoviário de cargas que, além de não acompanhar a sua prestação de serviço com uma estrutura de custos, muito bem afinada, desses serviços, não repassarem os aumentos dos preços dos insumos do transporte, apurados pelos indicadores de inflação setorial, tais como INCTF – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada e o INCTL – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação, correm o risco de aumentar as defasagens dos fretes, que já estão muito baixos, e ao comprometer a liquidez das empresas.

* José Luiz Pereira é graduado em Economia pela Universidade de Mogi das Cruzes. Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/NTC&LOGÍSTICA. Professor de Teoria Econômica e Economia Brasileira Contemporânea da UNINOVE, Professor/Instrutor: Custos Operacionais e Formação de Tarifas do SEST/SENAT, Professor de Custos Operacionais e Formação de Tarifas da Universidade do Transporte do SETCESP, Membro do Comitê Caminhões e Ônibus – SAE BRASIL e Vice-Conselheiro do CEDATT.

¹ Mercado de Concorrência Perfeita, segundo Otto Nogami em sua obra *Princípios de Economia*, pode ser definido como uma estrutura de mercado que se baseia na existência de um grande número de compradores e um grande número de vendedores, de forma que nenhum deles atuando isoladamente, consegue influenciar o preço da mercadoria e nem a sua oferta. Capítulo VII – página nº 229.

Gráfico 1 - Variação Acumulada INCTF (Em 12 Meses)

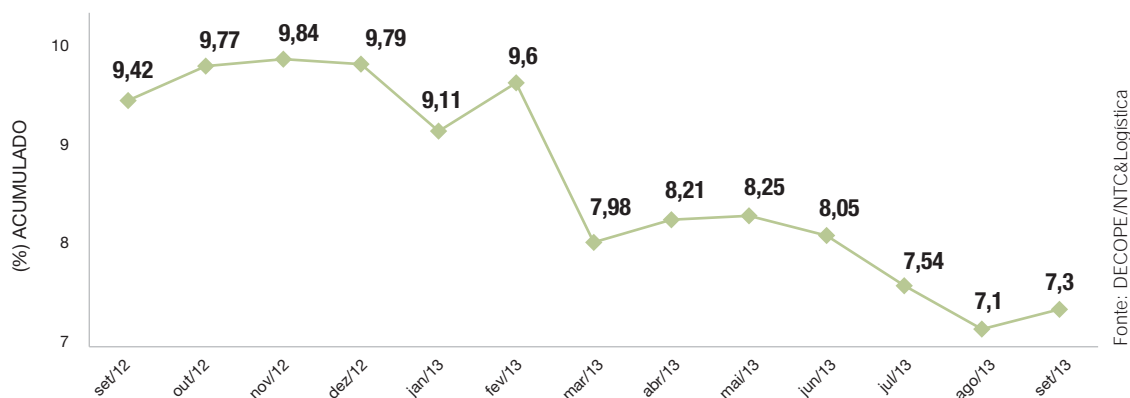
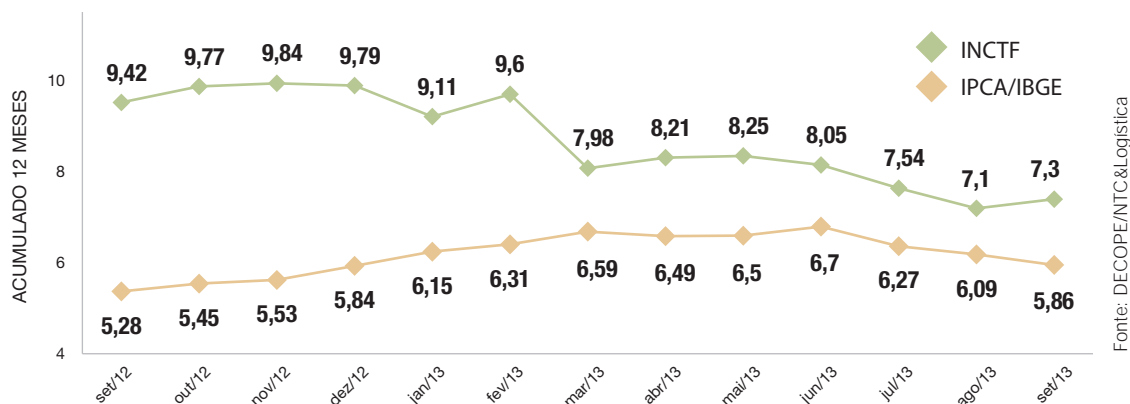


Gráfico 2 - Evolução Acumulada do INCTF/DECOPE e IPCA/IBGE



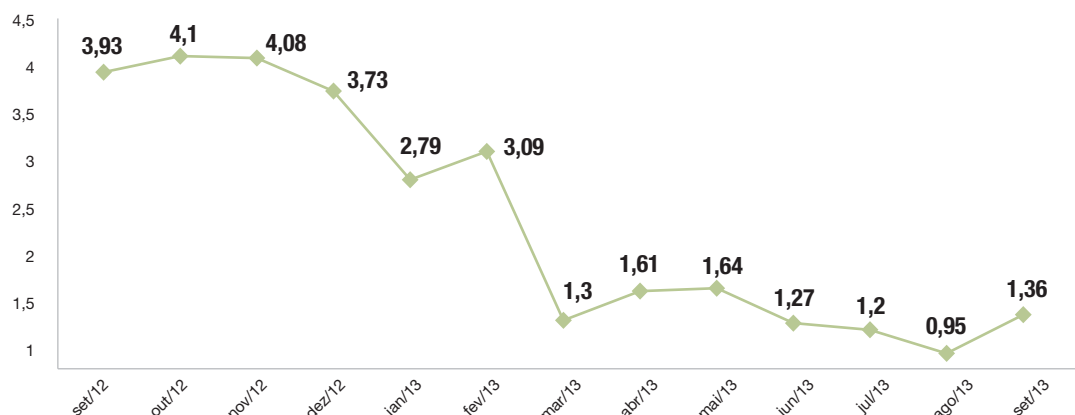
EVOLUÇÃO DO INCTF

Nos últimos doze meses, período compreendido entre set/12 a set/13, o índice que representa a evolução dos custos da carga fracionada registrou um acumulado de 7,3%. Dentro da sua estrutura, dois insumos que se notabilizaram por seus aumentos foram os salários, com reajuste de 10%, e dois reajustes de óleo diesel, todos no primeiro semestre de 2013, que no acumulado somou 10,25%. Destacam-se esses dois insumos, salários e combustível, porque são os que têm maior peso dentro dos custos, 37,68% e 7,10%, respectivamente.

Comparativamente ao índice de inflação oficial medida pelo Governo, IPCA/IBGE, no período de set/12 a set/13, o INCTF registrou variação real, ou seja, acima da inflação de 1,36%. O IPCA/IBGE acumulado nesse período foi de 5,86%.

Os principais insumos que contribuíram para esse acumulado de 7,3% do INCTF (distâncias médias) foram os veículos de transferência e distribuição com aumentos de 0,74% e 7,67%, respectivamente; reajuste dos salários de motoristas, ajudantes e mecânicos na ordem de 10,33%; aumento do óleo diesel S-50 em 13,26%; despesas administrativas

Gráfico 3 - Variação (%) Real Acumulada nos 12 Meses
(Deflator IPCA/IBGE)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 1 – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada – INCTF

Distância	Km	Variação Acumulada (%)						Variação Mensal (%)
		INCT-F	desde julho/94	36 meses	24 meses	12 meses	Anual	
Muito Curtas	50	473,77	373,77	24,04	16,22	7,32	6,84	0,6337
Curtas	400	465,45	365,45	24,14	16,94	7,26	6,68	0,5883
Médias	800	465,03	365,03	24,29	17,40	7,30	6,67	0,5586
Longa	2.400	475,54	375,54	24,94	19,62	7,41	6,70	0,4986
Muito Longas	6.000	487,61	387,61	24,73	19,74	7,39	6,53	0,4284

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – Set/13

(exceto salários) 5,57%. Os preços dos pneus sem câmara também tiveram significativas variações: 9,49% para o 275/80 R 22,5 e 9,75% para o 215/75 R 17,5.

Outros insumos com grande representatividade nos custos são os implementos rodoviários que tiveram variação de -0,33% para o baú de 9,0 metros utilizado no truck e 1,85% no baú de 4,5 metros utilizado no veículo de distribuição.

Para se ter uma noção de como se comportaram os índices nas demais distâncias, foi montado um quadro resumido.

EVOLUÇÃO DO INCTL

Com relação ao índice de custos da carga lotação, no período de set/12 a set/13, a variação acumulada foi de 6,49%. Se este aumento for comparado ao IPCA/IBGE do período, que foi de 5,86%, a variação em termos reais foi de 0,59%, percentual discretamente acima da inflação do período.

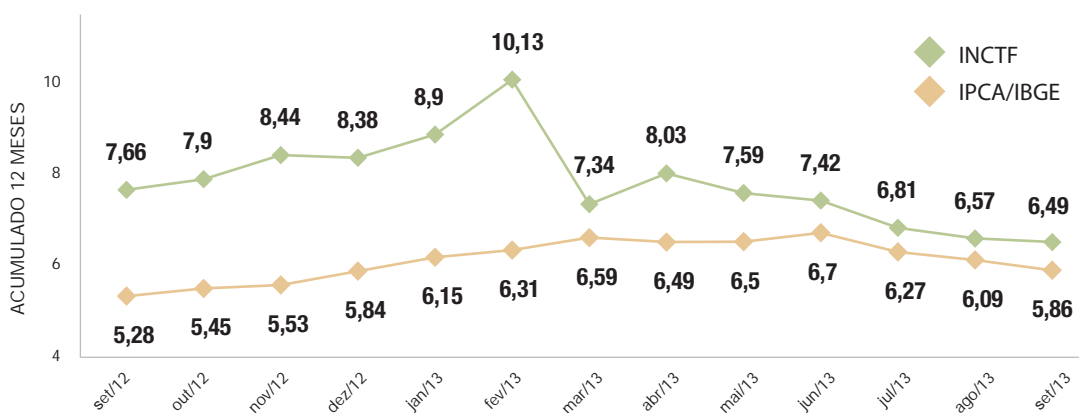
Contribuíram para esse acumulado de 6,49% no INCTL, os seguintes insumos: veículo com variação acumulada de 2,08%, pneu com 6,46%, despesas administrativas (exceto salários) com 3,36%, recapagem 8,13%,

Tabela 2 – Variação do INCTF em Termos Reais quando Comparado aos Indicadores de Inflação: IPCA/IBGE – IGP-DI/FGV – IPC/FIPE/USP

Percurso	Distância (km)	INCTF Acumulado nos 12 Meses	Variação (%) do INCTF (acumulado nos 12 meses) em termos reais quando comparado ao		
			IPCA/IBGE	IGP-DI/FGV	IPC/FIPE/USP
Muito Curto	50	7,32	1,38	2,72	2,62
Curto	400	7,26	1,32	2,66	2,56
Médio	800	7,30	1,36	2,70	2,60
Longo	2.400	7,41	1,46	2,80	2,71
Muito Longo	6.000	7,39	1,45	2,79	2,69
Índices Acumulados de Inflação nos 12 Meses			5,86	4,48	4,58

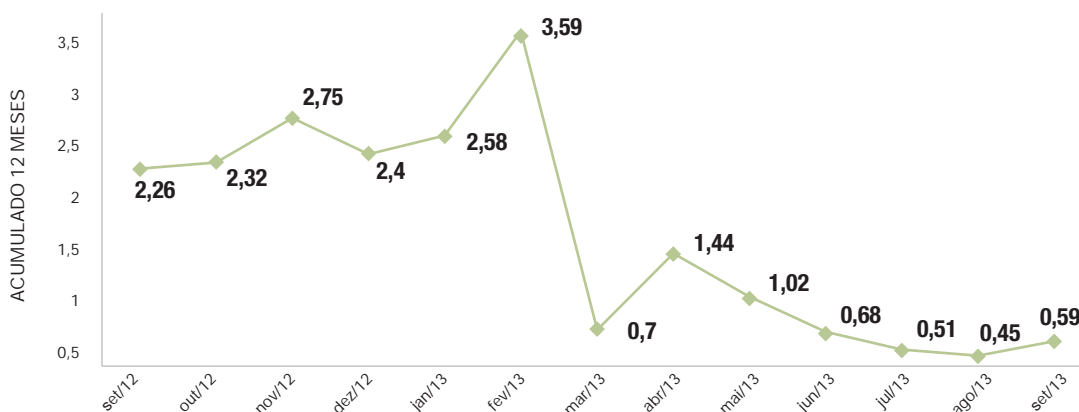
Fonte: DECOPE/NTC&Logística – Set/13

Gráfico 4 - Evolução Acumulada do INCTL/DECOPE e IPCA/IBGE



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Gráfico 5 - Variação INCTL (%) Real Acumulada nos 12 Meses (Deflator IPCA/IBGE)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 3 – Variação do INCTL em Termos Reais quando Comparado aos Indicadores de Inflação: IPCA/IBGE – IGP-DI/FGV – IPC/FIPE/USP

Percurso	Distância (km)	INCTL Acumulado nos 12 Meses	Variação (%) do INCTL (acumulado nos 12 meses) em termos reais quando comparado ao		
			IPCA/IBGE	IGP-DI/FGV	IPC/FIPE/USP
Muito Curto	50	5,39	-0,44	0,87	0,77
Curto	400	6,20	0,32	1,65	1,55
Médio	800	6,49	0,595	1,92	1,83
Longo	2.400	6,87	0,95	2,29	2,19
Muito Longo	6.000	7,05	1,12	2,46	2,36
Índices Acumulados de Inflação nos 12 Meses			5,86	4,48	4,58

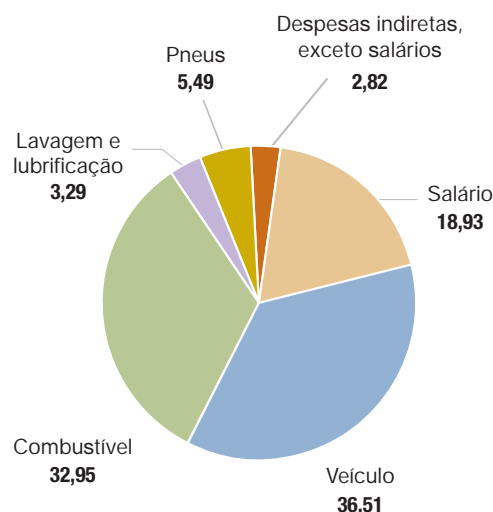
Fonte: DECOPE/NTC&Logística – Set/13

salários operacionais 10,16%, salários administrativos 10,09%, óleo de câmbio 7,19% e óleo de cârter 3,04%. Destaque para os custos com óleo diesel que teve reajuste, nas refinarias, em 31/01/13 de 5,40%, e no dia 06 de março desse mesmo ano, voltou a ser reajustado, desta vez em 5,0%, também nas refinarias.

Esses reajustes geraram aumento acumulado, somente no primeiro trimestre desse ano, de 10,25% nos preços de bomba, o que impactou em 3,14% os custos operacionais numa viagem de longa distância (2.400 km). Os custos com combustível representam 32,95% dos custos totais numa operação de longa distância.

Para se ter uma noção de como se comportaram os índices de lotação nas demais distâncias, foi montado um quadro resumido.

Gráfico 6
Pesos dos Insumos numa Operação de Carga Lotação (%)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 4 – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação

Percurso	Distância (km)	R\$/Ton.	INCTL OUT/03 = 100	Variação Acumulada (%)		Variação Mensal (%)
				12 Meses	Anual	
Muito Curto	50	48,72	164,22	5,39	4,80	0,4424
Curto	400	93,51	166,81	6,20	5,40	0,3368
Médio	800	146,86	167,80	6,49	5,60	0,3004
Longo	2.400	347,63	168,61	6,87	5,89	0,2511
Muito Longo	6.000	789,90	168,83	7,05	6,05	0,2266

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – Set/13

Conheça o nexu



Solução tecnológica de *compliance* que elimina 100% do tramite de papéis nos processos logístico, gerando validade jurídica a partir do uso do certificado digital em suas operações.



nexu : jornada

Permite o controle com validade jurídica da jornada do motorista por meio eletrônico e idôneo, conforme Lei Federal 12.619. A partir da assinatura digital, a solução torna a operação segura pois monitora 24 horas o processo logístico, além de registrar com o carimbo do tempo, a latitude e longitude do veículo, evitando repúdio de informações.

nexu : canhoto

Permite a emissão do canhoto eletrônico por meio do Certificado Digital, além da confirmação em tempo real sobre o recebimento de sua mercadoria por todos os envolvidos no processo. Além de, identificar de forma segura, Quem, Quando, Como e Onde recebeu a mercadoria, em tempo real.

nexu : frete

Permite a emissão do Código de Identificação da Operação de Transporte (CIOT), além da efetivação do pagamentos do frete para todos os envolvidos no processo logístico, assim que a entrega é confirmada por meio da certificação digital. Além da integração com bancos, e fácil visualização do histórico de viagens, a solução atende a Lei Federal 12.249- Dispensa o uso da Carta frete.

Nexu é um produto Autofax, há 20 anos criando soluções tecnológicas.



Tel. (11) 3471-2501
email: nexu@autofax.com.br
nexu.autofax.com.br

HOMOLOGADO



autofax

AUMENTOS REAIS

Os salários de forma geral, mas principalmente os salários pagos pelas empresas de transporte rodoviário de cargas, vêm tendo nos últimos anos aumentos acima da inflação, ou seja, o que os economistas chamam de aumentos reais de salários.

Segundo a Teoria Econômica, aumento real de salário somente é possível quando há aumento de produtividade das empresas, porque haveria ganhos de escala que por sua vez gerariam produção a custos médios mais baixos. Não é o que parece estar acontecendo com as empresas de transporte, pois motivos externos às empresas não faltam para diminuir a sua produtividade. Podem ser enumerados vários motivos, mas citam-se os mais graves.

EVOLUÇÃO DOS SALÁRIOS

Nos últimos anos, os salários tem sido uma preocupação para os empresários do setor, que vem sofrendo, há algum tempo, com a escassez de mão-de-obra especializada, sobretudo de motoristas profissionais.

Estima-se que essa escassez tenha sido o fator que causou mais impacto nos constan-

tes aumentos reais de salários nas negociações coletivas, que vêm acontecendo desde maio/06, quando o aumento real foi de 0,83%, ou seja, percentual acima da inflação. Em maio de 2012, esse aumento encontrou o seu ponto mais alto, ganho real de 2,76% acima da inflação oficial, que acumulou no período, 5,10% (IPCA/IBGE).

Cabe ressaltar que esta análise leva em consideração os reajustes de salários em função das Convenções Coletivas, uma vez que, os salários de mercado vêm sendo pressionados pela lei da oferta e demanda, o que tem elevado os preços dos salários bem acima dos percentuais conseguidos nas Convenções.

OS SALÁRIOS E OS CUSTOS

Assim como quase todos os setores de prestação de serviço, os salários têm peso expressivo sobre os custos operacionais das empresas de transporte. A participação, maior ou menor, nos custos operacionais, depende do tipo de segmento do transporte, mas isso não tira o peso desse insumo. Exemplo disso é a diferença dos pesos entre uma operação de carga fracionada e outra de lotação.

Na carga fracionada, utiliza-se um volume muito grande de mão-de-obra pela comple-

Gráfico 7 - Evolução dos Salários nos Últimos Oito Anos (%) - 2005 a 2012

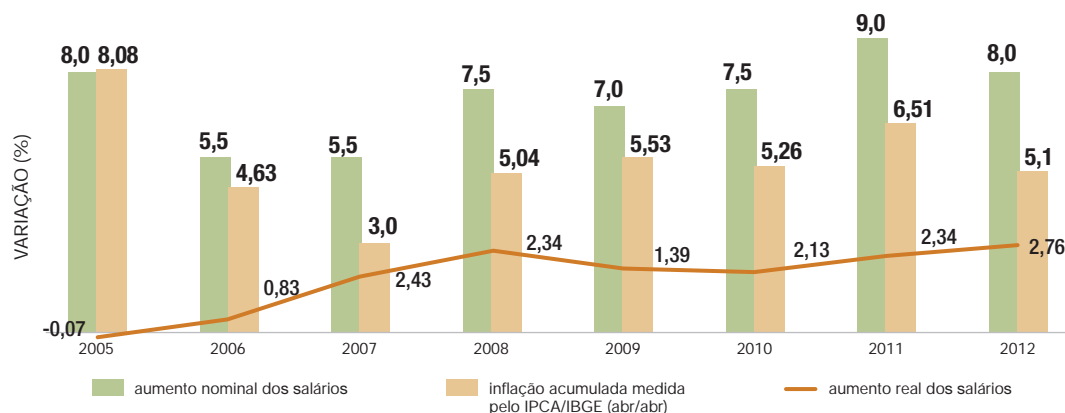


Tabela 5 – Pesos para Fórmula Paramétrica (%) em uma Operação de Transferência

Distâncias (km)	50	400	800	2.400	6.000
Veículo	10,84	13,79	14,15	15,59	19,11
Salários	60,39	53,31	49,93	43,82	36,20
Combustível, lavagem e lubrificação	1,20	7,96	11,69	18,05	25,17
Pneus	0,19	1,29	1,89	2,92	4,07
Despesas indiretas, exceto salários	30,05	24,88	22,83	18,80	13,10

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 6 – Pesos para Fórmula Paramétrica (%) em uma Operação de Carga Fracionada

Distâncias (km)	50	400	800	2.400	6.000
Veículo	9,70	11,25	11,36	12,65	15,75
Salários	42,36	38,78	37,25	34,95	30,28
Combustível, lavagem e lubrificação	1,81	5,64	8,09	13,39	19,84
Pneus	0,29	0,91	1,30	2,16	3,20
Despesas indiretas, exceto salários	16,69	14,52	14,27	13,47	10,18
Outros custos	30,48	29,48	27,92	22,71	18,87

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 7 – Pesos para Fórmula Paramétrica (%) em uma Operação de Carga Lotação

Distâncias (km)	50	400	800	2.400	6.000
Veículo	34,76	38,90	40,22	41,51	42,00
Salários	32,91	24,36	21,63	18,97	17,97
Combustível, lavagem e lubrificação	6,80	24,72	30,45	36,03	38,12
Pneus	1,17	4,25	5,24	6,20	6,56
Despesas indiretas, exceto salários	28,48	12,95	7,98	3,15	1,33

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

xidade de sua operação, pois a carga passa por várias fases antes de chegar ao cliente final; enquanto na operação de lotação essa complexidade é menor por se tratar, por exemplo, de uma operação de um centro de distribuição a outro, ou de uma fábrica a um centro de distribuição.

A questão das diferenças de pesos em cada operação de transporte pode ser visualizada nas tabelas. Numa rota de 800 km, o peso do

salário nos custos operacionais, na transferência é de 49,93%, nas operações de distribuição esse peso já passa para 37,25%. Enquanto que, nas operações de lotação o peso é bem menor, 21,63%.

CARGA FRIGORÍFICA

No período de set/11 a set/12, o índice nacional de custos de transporte de carga frigorífica teve variação acumulada de 9,76%,

contra a inflação oficial medida pelo IPCA/IBGE de 5,28%. O que representa variação real de 4,25%, ou seja, acima da inflação.

Os insumos que mais contribuíram (nesses 12 meses) para esse percentual de 9,76% foram: salários com aumento de 8,0%, veículo com variação 0,83%, semirreboque paletizado e não-paletizado com variação de 1,22% e 1,19%, respectivamente, seguro de 1,34% e óleo diesel 5,53%, esse último com impacto maior na média e longa distância.

LÍQUIDAS E PERIGOSAS

O departamento de economia da NTC&LOGÍSTICA realiza estudos periódicos evolução de preços de insumos e inflação de pelo menos quatro segmentos do setor de transporte de produtos líquidos e perigosos. São eles os químicos, petroquímicos, combustíveis e gás.

No segmento de combustíveis, de modo especial, óleo diesel, o INCTCOM, registrou evolução de custos, nos últimos 12 meses (set/11 a set/12), de 6,47%, numa rota de 400 km. Na rota de 3000 km, a variação acumulada ficou em 6,77%. Se comparado à inflação do período, medida pelo IPCA/IBGE, a variação real, acima da inflação, ficou em 0,46%.

Os insumos que puxaram esse indicador para cima foram: combustível com variação

de 5,53%, salários 8,0%, cavalo mecânico 6x4 com variação de 5,64%, cavalo mecânico 4x2 com aumento acumulado de 0,83%, cavalo mecânico 6x2 - 10,21% e veículo truck 6x2 com variação de 13,26%.

No segmento de produtos químicos, o INCTQUIM registrou variação acumulada de 5,88% na rota de 400 km. Já, na rota de até 3000 km, a variação acumulada ficou em 6,40%. Fora os aumentos dos insumos já mencionados, que são comuns nas duas operações, os semirreboques de aço inox marcaram presença importante na composição do índice, com variação de 0,43% para o semirreboque tanque com 3 eixos, para o tanque bitrem o aumento foi de 4,69%. O tanque de 15.000 litros variou em 7,70%.

No setor de transporte de produtos petroquímicos, o INCTPQ tem variação acumulada de 10,98%, nas rotas de 400 km. Nas rotas de 3000 km, a variação acumulada está em 9,20%. Na evolução dos insumos o destaque fica para o equipamento inox de 3 eixos, com variação acumulada de 6,35% e o de 15.000 litros com variação de 2,62%. O bitrem inox teve variação pouco expressiva de 0,16% no período.

No segmento de gás, a variação foi a menor em relação às demais categorias. O INCTGÁS, índice nacional de custos de transporte de gás, teve uma variação nos 12 meses de 4,15%, nas distâncias de 400 km.

Tabela 8 – INTC_{FRIG}/DECOPE/NTC

Distância	km	R\$/Ton.	INCT-FRIG	Variação (%)					Variação Mensal (%)
				S/ Julho 97	meses			Anual	
					36	24	12		
Muito Curtas	50	97,16	328,83	228,83	13,07	8,28	3,02	3,30	(0,0676)
Curtas	400	185,32	342,88	242,88	16,70	12,22	7,79	8,00	(0,0659)
Médias	800	286,08	348,66	248,66	18,17	13,83	9,76	9,94	(0,0653)
Longas	2.400	689,10	355,10	255,10	19,80	15,61	11,96	12,11	(0,0646)
Muito Longas	6.000	1.595,91	357,77	257,77	20,46	16,35	12,88	13,01	(0,0643)

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – Set/12

Tabela 9 – Comportamento dos Índices de Custos de Carga Líquida: Derivados de Petróleo

Variações de custos: set/12 x set/11	Distância origem/destino				
	50 km Muito Curtas (%)	200 km Curtas (%)	400 km Médias (%)	1.200 km Longas (%)	3.000 km Muito Longas (%)
Carreta de 3 eixos	5,29	6,20	6,47	6,70	6,77
Truque	13,33	12,82	12,68	12,57	12,53
Bitrem	2,65	3,54	3,82	4,05	4,12
Média derivados petróleo	7,09	7,52	7,66	7,77	7,81

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 10 – Comportamento dos Índices de Custos de Carga Líquida: Produtos Químicos

Variações de custos: set/12 x set/11	Distância origem/destino				
	50 km Muito Curtas (%)	200 km Curtas (%)	400 km Médias (%)	1.200 km Longas (%)	3.000 km Muito Longas (%)
Carreta de 3 eixos	4,39	5,46	5,88	6,26	6,40
Truque	19,23	23,54	25,21	26,72	27,26
Bitrem	1,93	3,05	3,49	3,89	4,03
Média produtos químicos	8,52	10,68	11,52	12,29	12,56

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 11 – Comportamento dos Índices de Custos de Carga Líquida: Produtos Petroquímicos

Variações de custos: set/12 x set/11	Distância origem/destino				
	50 km Muito Curtas (%)	200 km Curtas (%)	400 km Médias (%)	1.200 km Longas (%)	3.000 km Muito Longas (%)
Carreta de 3 eixos	16,03	12,41	10,98	9,67	9,20
Truque	14,38	13,81	13,58	13,38	13,31
Bitrem	2,19	3,16	3,54	3,88	4,00
Média petroquímicos	10,87	9,79	9,37	8,98	8,84

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Na distância de 3000 km, a variação ficou em 4,77%. Índice bem abaixo, inclusive da inflação oficial de 5,28% (IPCA/IBGE).

Os demais insumos, que são comuns a todas essas operações, tiveram as seguintes varia-

ções: óleo de carter 3,04% e óleo de câmbio (1,21%), taxa de licenciamento 5,13%, rodar 5,5%, pneu 295 R22,5 sem câmera (2,51%), recapagem 5,0%, lavagem externa de truck e carreta com aumentos de 3,49% e 20,43%, respectivamente.

Tabela 12 – Comportamento dos Índices de Custos de Carga Líquida: Gás

Variações de custos: set/12 x set/11	Distância origem/destino				
	50 km Muito Curtas (%)	200 km Curtas (%)	400 km Médias (%)	1.200 km Longas (%)	3.000 km Muito Longas (%)
Carreta de 3 eixos	2,38	3,65	4,15	4,61	4,77
Média geral transferência	2,38	3,65	4,15	4,61	4,77

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Gráfico 8 - Evolução do Câmbio R\$/US\$



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

CARGA INTERNACIONAL

O índice de custo do transporte de carga seca internacional – ICTI – registrou variação acumulada em moeda corrente – set/11 a set/12, de 5,06%. A variação acumulada dos custos em dólares, nesse mesmo período, está em -3,94%, percentual esse que chegou a 14,28%, durante um período de sobrevalorização da moeda nacional, quando a taxa de câmbio valia R\$/US\$ 1,5870, em agosto de 2011. Em set/12, a taxa de câmbio fechou o mês em R\$/US\$ 2,0280, com valorização acumulada do dólar (set/11 a set/12) de 9,37%, trazendo uma relativa calma aos exportadores de serviços de transporte.

O custo real por quilometro está em R\$ 4,0711, enquanto que, em dólar, a cotação é de R\$/US\$ 2,0074. Em reais, os insumos que

contribuíram para essa variação foram: cavalo mecânico com aumento médio, em 12 meses, de 3,55%, semirreboque 3,13%, salários 8,0%, diesel 5,53%, despesas administrativas 5,06% e seguros 1,09%.

ICTI, não contempla custos burocráticos tanto internos como os de fronteira e muito menos os custos adicionais incorridos no país de destino.

Petróleo e diesel

O barril de petróleo tipo Brent fechou o mês de setembro/12 a US\$ 112,39/barril, com variação acumulada de 9,85% nos 12 meses, enquanto o WTI Texas ficou em US\$ 92,19 com aumento acumulado de 18,79%, também no período de 12 meses.

No mês de set/12 em relação ao mês ante-

VEM AÍ O UNDER TRUCK.

O PRIMEIRO SALÃO PARA QUEM SABE QUE SEGURANÇA
É SINÔNIMO DE ECONOMIA E PRODUTIVIDADE.



**SALÃO DE EQUIPAMENTOS, PRODUTOS E SERVIÇOS
PARA MANUTENÇÃO E SEGURANÇA DE FROTAS**



**23-25 Abril
2014** 14 às 21h

**EXPO CENTER NORTE
São Paulo • SP**

Agora, todos os componentes para manutenção e segurança de frotas têm um salão de negócios exclusivo. Desenvolvido em colaboração com a **NTC** e acontecendo simultaneamente à **PNEUSHOW**, a realização do salão **UNDER TRUCK** complementa o cenário de itens e procedimentos essenciais para a gestão de frotas, desde o pneu até os elementos de segurança de veículos de cargas. Este formato de evento atende uma demanda antiga de transportadores, truck centers e centros de serviço, proporcionando encontrar tudo em um mesmo local.

COLABORAÇÃO



**SALÃO
SIMULTÂNEO
À 11ª PneuShow
Recaufair**

www.pneushow.com.br

PROMOÇÃO / ORGANIZAÇÃO



PARCERIA



MONTADORA OFICIAL



OPERADORA DE VIAGEM



CIA. AÉREA



APOIO



AFILIADA À



LOCAL DE REALIZAÇÃO



Gráfico 9 - Variação do Custo/Km em Dólar (Últimos 12 Meses)

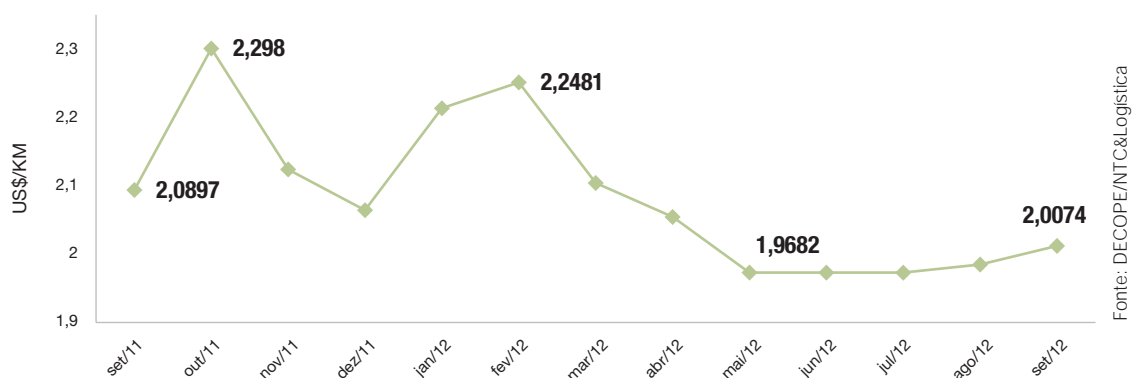
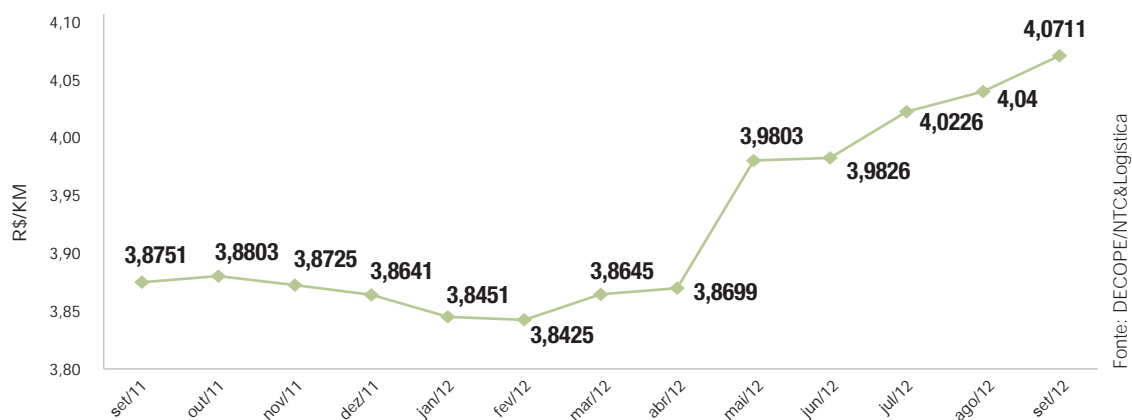
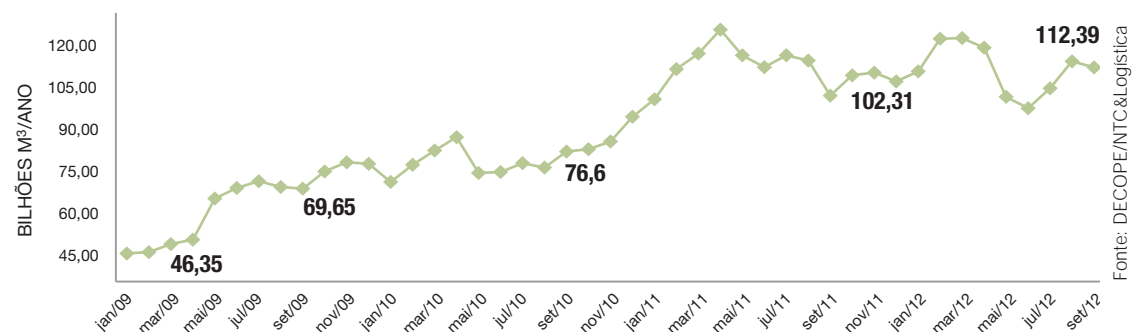


Gráfico 10 - Variação do Custo/Km em Reais (Últimos 12 Meses)



**Gráfico 11 - Evolução do Preço do Petróleo Tipo Brent
(Em US\$ no Final de Cada Mês)**



rior, o barril de petróleo tipo Brent teve variação de (1,90%), fechando a US\$ 112,39/barril contra US\$ 114,57/barril cotado em agosto.

Nesse mesmo período, o barril de petróleo do tipo WTI Texas, variou negativamente (4,44%). Fechando a US\$ 92,19 o barril. No mês de agosto/12 o preço do barril estava em US\$ 96,97.

Em reais, o preço do barril tipo WTI Texas está cotado em R\$ 186,97/barril com varia-

ção acumulada no 12 meses (set/11-set/12), de 29,91%. O preço do barril tipo Brent está cotado em R\$ 227,94/barril com uma variação acumulada de 20,14% nos últimos 12 meses.

ÓLEO DIESEL

No dia 22 de junho de 2012, o governo anunciou o aumento de preço da gasolina em 7,83% nas refinarias, e o diesel, em 3,94%, que passou a vigorar a partir de 25 de junho do mesmo mês. Para evitar impacto

Gráfico 12 - Evolução do Preço do Petróleo Tipo Went no Mercado Internacional (Em US\$ no Final de Cada Mês)

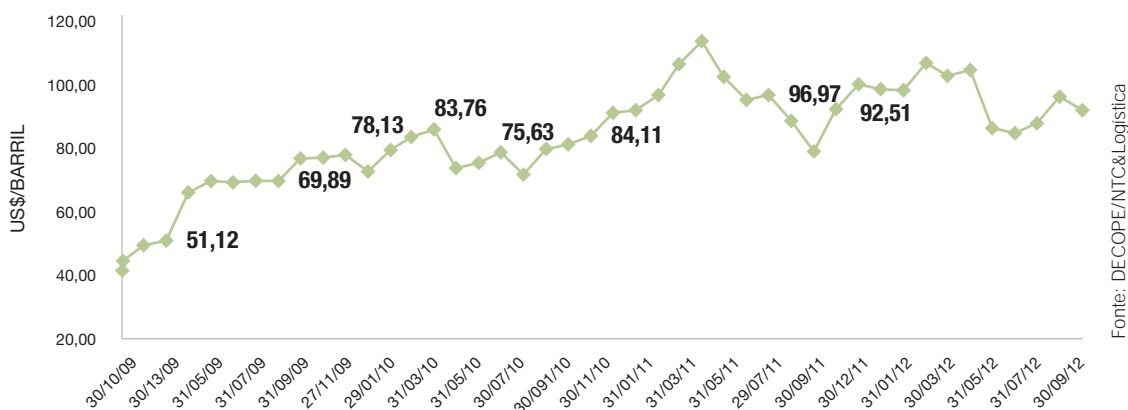
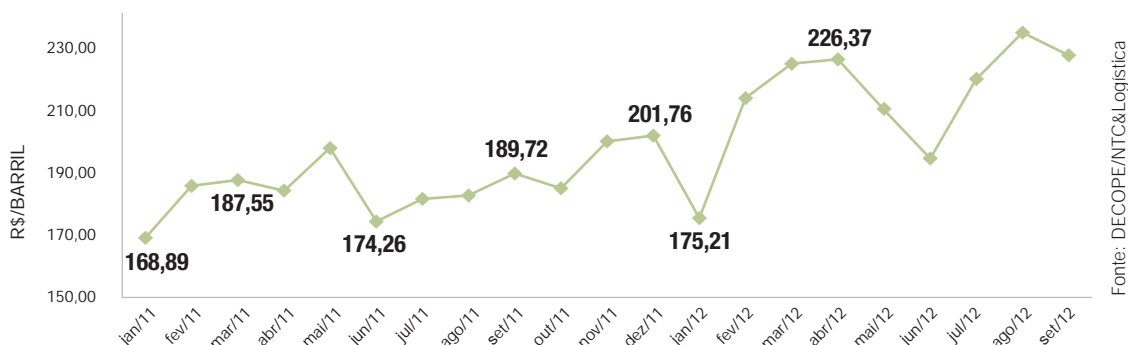


Gráfico 13 - Evolução do Preço do Petróleo Tipo Brent em Reais nos 12 Meses (Valores em Reais)



para o consumidor e na inflação, o governo zerou a alíquota da CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) que incide sobre os derivados de petróleo. Naquela data, segundo pesquisa ANP (Agência Nacional do Petróleo) o valor médio do óleo diesel estava R\$ 2,046/litro (período da pesquisa de 17/06 a 23/06).

No dia 12 de julho desse mesmo ano, a Petrobras voltou a reajustar o preço do diesel nas refinarias em 6,0%, com vigor a partir de 16 de julho, desta vez sem isenção fiscal. E, estimou impacto de 4,0% no preço final do combustível. Isso representou, em pouco menos de um mês, aumento acumulado de 10,18%. O impacto desses reajustes só não foi pior, porque o governo, no primeiro reajuste, isentou o comprador da CIDE.

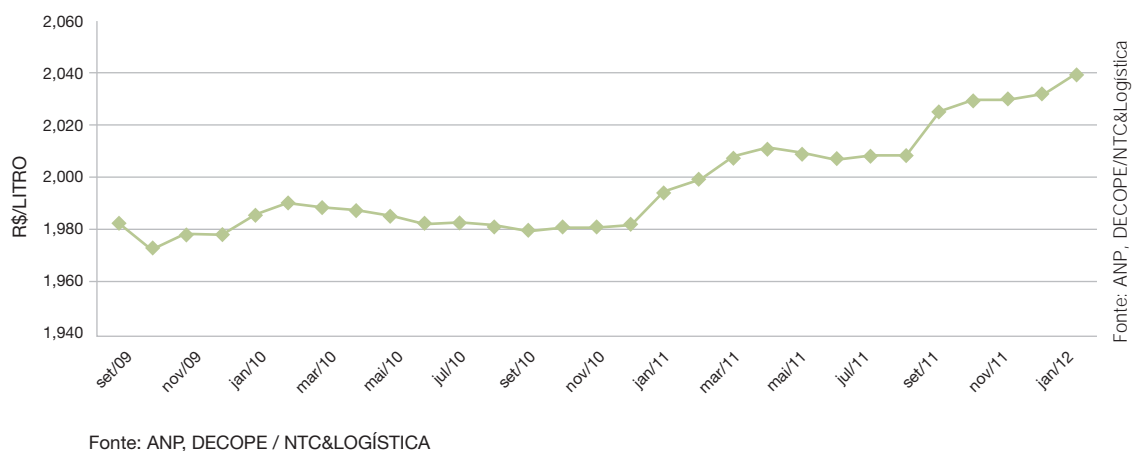
Segundo estudos do DECOPE/NTC&LOGÍSTICA, no período de set/11 a set/12, o diesel variou 5,53%, ou seja, uma variação em ter-

mos reais, acima do IPCA/IBGE de 0,24%. Do dia 22/06 até 29/09/12, o preço do óleo diesel, média nacional segundo a ANP, já variou em 4,39% na bomba. De R\$ 2,046/litro passou para R\$ 2,138/litro.

Após a entrada do caminhão Euro-V, em janeiro de 2012, dois novos combustíveis passaram a fazer parte da estrutura de custos do transporte rodoviário de cargas. São eles, o óleo diesel S-50 e o aditivo ARLA-32 (Agente Redutor Líquido de NOX Automotivo).

Desde março de 2012, o departamento de economia da NTC&Logística, vem analisando a variação desses dois novos componentes e, desde então o preço do diesel S-50 já tem uma variação acumulada de 2,78%. Em março/12 o litro estava cotado em R\$ 2,0892. Em setembro o preço já estava em R\$ 2,1472/litro. Enquanto o ARLA-32 variou, nesse período, em 3,2%, ou seja, o preço do litro passou de R\$ 4,0680 para R\$ 4,1980/litro. ■

Gráfico 14 - Preço do Litro do Óleo Diesel na Bomba (Em Reais)





AÇÕES ESTRATÉGICAS



INFRAESTRUTURA



MEIO AMBIENTE



CAPACITAÇÃO



QUALIDADE DE VIDA

**É NESSA DIREÇÃO QUE A FETRANSPORTES CAMINHA HÁ 20 ANOS,
NUMA BUSCA CONSTANTE PELO FORTALECIMENTO E PELA EXCELÊNCIA
DO SETOR DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA NO ESPÍRITO SANTO.**



FETRANSPORTES

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES - ES

www.fetransportes.org.br

Por
Neuto
Gonçalves
dos Reis

Apuração de custos e formação de preços no TRC

Para conhecer e mensurar corretamente os custos envolvidos no transporte rodoviário de uma mercadoria, é preciso analisar todo o processo de produção desse serviço, identificando as suas etapas e os seus fluxos operacionais.

Como todas as fases (atividades) estão interligadas, o processo operacional do transporte pode ser visto como um sistema, ou seja, uma cadeia sequencial e ordenada de operações, que se divide em subsistemas e interage com outros sistemas (por exemplo, marketing e finanças), para atingir objetivos comuns.

Por isso, as etapas do processo produtivo são compostas por atividades ordenadas e interdependentes. Se o objetivo for analisar métodos de trabalho ou medir tempos operacionais, pode-se ainda subdividir cada atividade em seus elementos básicos.

A compreensão clara do sistema operacional da empresa de transportes e o conhecimento do encadeamento lógico e sequencial das diversas etapas do processo produtivo ajudam o administrador a isolar as células produtivas e, a partir desse isolamento, melhor avaliar o que acontece em cada fase. Por exemplo:

- Verificar as técnicas e métodos empregados para realizar o trabalho;
- Aferir a quantidade e a qualidade dos recursos solicitados;
- Acompanhar e controlar os níveis de produtividade alcançados em relação a um padrão estabelecido;
- Identificar os desvios em relação ao padrão de qualidade dos serviços prestados;

- Medir os insumos e apurar os respectivos custos.

Enfim, a organização dos fatores de produção (recursos humanos, materiais, financeiros e tecnológicos) só será possível quando os responsáveis pela empresa puderem entender como cada um desses fatores participa de cada fase do processo e como se integra ao sistema operacional.

De acordo com este conceito, a tabela 1 descreve a cadeia do sistema de transporte de carga comum, obedecendo à sequência lógica das atividades a realizar em cada uma das etapas do processo.

Baseado no transporte de carga comum, o fluxo operacional apresentado é bastante genérico e pode ser aplicado, com ligeiras adaptações, a outras especialidades de transporte.

Entretanto, podem existir situações específicas, que exijam operações mais simples ou mais complexas, dependendo do número de etapas a serem cumpridas pela empresa de transportes.

TIPOS DE SERVIÇOS

Independente da sua especialização na movimentação de determinados tipos de mercadorias, as empresas de transporte rodoviário de cargas prestam, basicamente, quatro tipos de serviços diferentes:

1 • Lotação ou carga direta – As cargas são coletadas no depósito do embarcador e transportadas, no mesmo veículo, para o depósito do destinatário, na mesma cidade

Tabela 1 – Fluxo Operacional do Transporte de Carga Comum

Fases do processo	Atividades operacionais
Coleta de mercadorias	<ul style="list-style-type: none"> • Solicitação de coleta pelo embarcador • Verificação de disponibilidade de veículo de coleta • “Apanha” de carga junto ao embarcador • Transporte de mercadoria até o terminal da transportadora ou diretamente até a “casa” do destinatário.
Terminal de cargas (armazém)	<ul style="list-style-type: none"> • Recepção, descarga e conferência das mercadorias coletadas ou recebidas de outras filiais • Triagem, marcação e classificação das mercadorias recebidas, por “praça” de destino • Transporte interno até os boxes reservados a cada “praça” (armazenamento por destino) • Transporte interno dos boxes até a plataforma de embarque • Conferência a arrumação da carga nos veículos
Transferência (expedição de carga)	<ul style="list-style-type: none"> • Programação de veículos disponíveis para viagem • Transporte da carga da origem para o destino • Descarga da mercadoria no terminal de destino ou diretamente no terminal da firma destinatária
Entrega de mercadorias	<ul style="list-style-type: none"> • Programação de entregas por rota (roteirização) • Análise da disponibilidade de frota de entrega • Carregamento das cargas a serem entregues • Arrumação das cargas nos veículos • Transporte das mercadorias até seus destinatários • Descarga das mercadorias nas “casas” dos destinatários • Registro de controle de entrega, processamento da documentação fiscal e informação ao embarcador.

Fonte: “Custo Real, Sistema de Apuração de Custos e Formação de Preços no TRC”, NTC&Logística, dezembro de 1996.

ou em outra cidade, ou mesmo em outro estado, sem passar pelo terminal da transportadora.

Neste caso, a transportadora não precisa manter terminais de carga. O manuseio da carga ocorre em apenas dois pontos: carregamento na origem e descarregamento no destino.

Nos Estados Unidos, esse tipo de serviço é chamado “Full Truck Load service (FTL)”, independentemente do tipo ou da capacidade de carga do veículo. No Brasil, é mais

conhecido como *lotação*, quando feito por carretas; e por transporte de grandes massas, quando envolve grandes volumes de cargas a granel (soja, milho, trigo etc.) e é feito de forma contínua para o mesmo cliente.

2 • Carga fracionada – distribuição local – As cargas são coletadas no depósito do embarcador e levadas para o depósito da transportadora, para triagem e reembarque em veículos que farão a entrega diretamente aos destinatários, em diversos pontos da mesma cidade, de outras cidades ou mesmo de outros estados.

Para este tipo de operação, a transportadora necessita apenas de um terminal de cargas na origem. O manuseio em terminais geralmente é exigido pelas cargas fracionadas, nas quais um único destinatário não lota o veículo. Esse serviço pode ser comum (quando não tem prazo de entrega) ou urgente (quando tem prazo de entrega).

Nos Estados Unidos, o transporte de carga fracionada, independentemente do seu âmbito de operação, é chamado de “Less Than Truck Load service (LTL)”.

3 • Carga fracionada – distribuição regional – As cargas são coletadas no depósito do embarcador, transportadas para o depósito da transportadora próximo do local da coleta, onde serão descarregadas, separadas por região de destino e transferida para outro terminal da transportadora nessas regiões. Nos depósitos, as cargas serão descarregadas, novamente separadas por rota de entrega e reembarcadas em veículos, geralmente, menores, que farão a entrega aos destinatários das mercadorias em diversos pontos da mesma cidade ou de outras cidades ou estados.

Neste caso, as empresas de transporte necessitam manter filiais organizadas, com terminais estruturados para processar e distribuir as cargas aos diversos destinatários nas diferentes zonas ou regiões.

4 • Carga fracionada – Distribuição regional com utilização de terminais de trânsito – O volume de carga fracionada destinada a determinada cidade ou região torna anti-econômica a transferência direta dos pontos de origem de mercadoria para os depósitos regionais da transportadora. Neste caso, exige-se a concentração das cargas em um *depósito de trânsito* da transportadora, de onde as cargas serão transferidas para os respectivos depósitos de distribuição, antes de serem entregues aos destinatários.

Geralmente, as cargas viajam a médias e lon-

gas distâncias, obrigando as empresas a manter bases de reprocessamento de cargas. Essas bases são terminais que funcionam como centros distribuidores e cumprem, assim, importante papel logístico.

Nos Estados Unidos, esses terminais concentradores são conhecidos como “transit points” ou “hubs” (centros). Neste último caso, os terminais de origem ou de destino final são chamados de “spokes” (raios).

À medida que as operações se multiplicam, ocorre a adição de custos em cada etapa do processo, da origem até o destinatário final das cargas.

FLUXOS OPERACIONAIS

Quanto mais complexo o esquema operacional necessário para movimentar a carga, maior será o número de atividades (carregamento, descarregamento, manuseios, conferências, processamento de documentos etc) realizadas para completar a operação.

Consequentemente, quanto mais complexo o esquema operacional, maior será o custo do transporte.

A tabela 2 apresenta o fluxo operacional para os quatro tipos de serviços já descritos. Observe-se que o número de operações cresce de cinco no esquema de FTL para doze no esquema LTL, chegando a dezenove no esquema LTL – Distribuição regional e a 26 no esquema LTL – Distribuição regional com trânsito.

Para não poluir o texto e facilitar a compreensão, foram deliberadamente omitidas, as inúmeras atividades burocráticas, principalmente, de natureza fiscal, presentes em todas as etapas do processo.

Mas, devido ao seu peso, não devem ser ignoradas na apuração dos custos de manuseio e processamento da carga.



Qualidade de Gestão de Transportadoras

O QGT – Qualidade de Gestão de Transportadoras, consiste na análise independente, por meio de *due diligence*, acerca do *modus operandi* pelo qual a empresa de transporte gerencia os serviços prestados e atendimento ao cliente. O processo de avaliação reflete a análise técnica da Austin acerca de fatores qualitativos e quantitativos presentes em informações obtidas junto à administração da empresa. Para tanto, o processo se apoia em três pilares:

1. Avaliação da Capacidade Financeira / 2. Avaliação da Gestão Administrativa / 3. Avaliação da Estrutura Operacional

*Todo o processo de avaliação do QGT é realizado sob termos de sigilo e confidencialidade.
A avaliação tem ciclo anual de renovação.*

Objetivo do QGT: Contribuir de forma contundente para que a empresa obtenha melhores níveis de governança e competitividade no mercado.

A maior vantagem que a empresa transportadora obtém ao realizar investimento num processo de certificação de Qualidade de Gestão de Transportadoras (QGT) é o reconhecimento oficial de que está em conformidade com os padrões exigidos por um conjunto de normas que permite a chancela do mercado para atendê-los.

Outras vantagens:

- Valorização e consolidação da marca da transportadora;
- Potencial de aumento da carteira de clientes e portfólio de produtos;
- Acesso a novos mercados, segmentos de atividades e regiões;
- Credibilidade reconhecida e comprovação do padrão de eficiência e segurança no serviço prestado;
- Maior competitividade e ganhos de escala;
- Potencial de maior retorno aos acionistas, sócios ou quotistas;
- Redução do risco de passivos trabalhistas referentes à terceirização;
- Redução do risco de penalidades legais (ex: Código de Defesa do Consumidor);
- Maior facilidade de aderência à estratégia de consolidação dos negócios;
- Reconhecimento do controle sobre a gestão de risco da empresa;
- Inserção da transportadora num ciclo virtuoso e positivo por comprovação de bons níveis de serviços;
- Valor de investimento baixo em relação a expectativa de retorno.

Análise Setorial

O relatório setorial consiste na análise que aborda as características do setor, desempenho recente e evolução, além da avaliação econômico-financeira dos principais *players* que publicam seus Balanços Patrimoniais (S/As).

Seu objetivo é oferecer maior respaldo técnico nas tomadas de decisões estratégicas, avaliar os riscos de mercado, entre outros fatores qualitativos e quantitativos.

O relatório setorial é composto por cinco grandes partes:

- Características do Setor
- Desempenho do Setor
- Análise Econômico - Financeira das Empresas
- Projeções Macroeconômicas 2013-2014
- Tendências e Perspectivas

A Austin acompanha 54 setores da economia brasileira, com destaque para:

- Químico e Petroquímico
- Petróleo e Gás
- Transporte Rodoviário de Cargas
- Logística e Aeroportos
- Construção Civil e Pesada
- Açúcar e Alcool
- Bancos e Instituições Financeiras
- Automotivo e Autopeças

Contatos:

Tel: (11) 3377.0704
alex.agostini@austin.com.br
tadeu.resca@austin.com.br

Tabela 2 – Fluxo Operacional por Tipo de Atividade

Atividade	1	2	3	4
Coleta				
Conferência de volumes e notas fiscais no embarcador	x	x	x	x
Manuseio interno no embarcador	x	x	x	x
Carregamento do veículo no embarcador	x	x	x	x
Transporte embarcador-destinatário	x			
Transporte embarcador-terminal da transportadora		x	x	x
Entrega no destinatário	x			
Processamento no terminal de origem				
Descarga da coleta ou do veículo em trânsito		x	x	x
Conferência de notas fiscais e volumes		x	x	x
Manuseio interno no terminal da transportadora		x	x	x
Conferência para reembarque ou entrega		x	x	x
Carregamento do veículo de entrega ou de transferência		x	x	x
Processamento de documentos fiscais, de seguros e internos		x	x	x
Transporte até o terminal de redistribuição ou de destino		x	x	x
Entrega ao destinatário		x		
Processamento no terminal de destino da transportadora				
Descarga da carga transferida			x	x
Conferência das notas fiscais e volumes			x	x
Manuseio interno no terminal da transportadora			x	x
Conferência para entrega			x	x
Processamento de documentos fiscais, seguros e internos			x	x
Carregamento do veículo de entrega			x	x
Transporte para entrega ou segundo trecho de transferência			x	x
Entrega no destinatário			x	x
Processamento no terminal de trânsito da transportadora				
Descarga dos volumes para conferência				x
Conferência das notas fiscais e volumes desembarcados				x
Manuseio interno no terminal transportador				x
Conferência para reembarque				x
Carregamento do veículo para transferência do segundo trecho e seguintes				x
Processamento de documentos fiscais e de seguros				x
Transporte no segundo trecho e nos seguintes				x

Fonte: Custo Real, Sistema de Apuração de Custos e Formação de Preços no TRC, NTC&Logística, dezembro de 1996.

ETAPAS DO PROCESSO

A descrição do sistema operacional e das atividades do transporte permite identificar as

diversas etapas da movimentação e do manuseio das cargas e a formação de juízo claro sobre o processo produtivo das empresas de transporte rodoviário de cargas.

Tabela 3 – Etapas do Processo

Etapa 1	Serviços de coleta de mercadorias
Etapa 2	Serviços de terminal de cargas (armazenagem)
Etapa 3	Transferência de mercadorias
Etapa 4	Distribuição ou entrega de mercadorias

Fonte: "Custo Real, Sistema de Apuração de Custos e Formação de Preços no TRC", NTC&Logística, dezembro de 1996.

Em síntese, como já se viu, as etapas do processo estão definidas conforme tabela 3, para um serviço de transporte de cargas fracionadas com distribuição regional. As operações de coleta, transferência e entrega de mercadorias exigem, naturalmente a utilização de veículos automotores. Já as operações de recepção, descarregamento e armazenagem das cargas, geralmente, são executadas com a utilização preponderante de mão-de-obra e de equipamentos de manuseio interno (carrinhos, empilhadeiras ou esteiras transportadoras).

CONCEITO DE CUSTOS

O custo não significa apenas a remuneração dos insumos (mão-de-obra, administração, juros pagos e matéria-prima) aplicados nas várias etapas do processo de produção de um bem ou serviço.

Inclui, além dos desenhos reais (despesas), parcelas virtuais e intangíveis, como a recuperação do capital consumido (depreciação) e a possibilidade de ganhos que se sacrificam para produzir o bem ou serviço escolhido (custo de oportunidade do capital).

Normalmente, utilizam-se duas classificações de custos. Uma que separa os custos em fixos e variáveis; e outra que os divide em diretos e indiretos.

Custos fixos são aqueles que, dentro de certos limites, não variam com o volume de pro-

dução. Já os custos variáveis são aqueles proporcionais ao volume de produção.

Custos diretos são aqueles que podem ser claramente atribuídos ao produto fabricado ou ao serviço prestado. Já os indiretos, também conhecidos como "over-heads", são comuns a todos os produtos ou serviços e só podem ser apropriados mediante rateio.

Estas duas classificações obedecem a critérios diferentes e não são mutuamente excluídas. Às vezes, é necessário combiná-las para melhor entender a natureza do custo que está sendo analisado. Desta combinação, resultam quatro tipos de custos:

- Fixos diretos
- Fixos indiretos
- Variáveis diretos
- Variáveis indiretos

DIRETOS E INDIRETOS

Como é possível quantificar a produção dos veículos utilizados, os processos de coleta, transferência e entrega permitem à empresa atribuir ou locar esses custos diretamente ao veículo ou serviço executado. Por isso, diz-se que estes processos geram custos diretos. Já as operações que envolvem manuseio de carga dificultam a locação de cada despesa a cada unidade produzida ou a cada veículo, porque os gastos de um determinado período são comuns a toda a movimentação das mercadorias no terminal. Além do mais, há mercadorias que, pelas suas características, exigem mais mão-de-obra de movimentação por unidade do que outras.

Neste caso, os custos são denominados indiretos. Como tal, exigem sua apropriação aos custos por meio de critérios de rateio, com base na produção mensal.

CUSTOS FIXOS

Os custos fixos englobam despesas que, den-

tro de limites razoáveis de produção, não variam com o nível de atividade da empresa ou com o grau de utilização do equipamento.

Os custos fixos geralmente significam gastos realizados pela empresa para montar ou manter em atividade sua estrutura operacional, ou seja, para criar ou manter sua capacidade de transportar.

Às vezes, essa capacidade resulta de despesas ou investimentos realizados antes de qualquer atividade de produção. Por isso, esses custos são chamados também de “cargas de estrutura”, pois continuam existindo mesmo que a empresa ou o equipamento estejam parados.

Assim, por definição, os custos fixos mensais apropriados ao veículo não aumentam ou diminuem com o maior ou menor volume ou a maior ou menor quantidade de mercadorias por ele transportada.

Um veículo com 15 t de capacidade útil de carga, carregado com 10, 12 ou 15 t, terá o mesmo custo fixo mensal, independente da quilometragem rodada ou da tonelagem transportada por mês.

Entre os custos fixos normalmente incluídos nos orçamentos de serviços de transporte, destacam-se:

- Remuneração do capital empatado (custo de oportunidade);
- Depreciação do veículo ou equipamento.
- Salário de motorista e ajudante, mais encargos sociais;
- Salários do pessoal de oficina e encargos sociais;
- Licenciamento, IPVA e seguro obrigatório;
- Seguro de casco (colisão, incêndio e roubo);
- Seguros de responsabilidade civil (danos materiais e pessoais a terceiros);
- Diárias e horas extras pagas a motoristas e ajudantes.

CUSTOS VARIÁVEIS

Os custos variáveis são proporcionais à quilometragem rodada, isto é, ao volume de produção do veículo. Inexistem, portanto, se a frota estiver parada. Assim, quando os veículos se deslocam, com carga ou sem carga, gerarão custos proporcionais ao trabalho da máquina.

A rigor, existem ligeiras oscilações dos custos variáveis por quilômetro com o aumento ou a diminuição da carga de um veículo. Para efeito do orçamento de transporte, no entanto, pode-se proceder como se estes custos fossem constantes.

Entre os custos variáveis normalmente incluídos nos orçamentos de serviços, destacam-se:

- Despesas com peças de reposição
- Despesas com o consumo de combustíveis;
- Despesas com o Arla-32 (para veículos Euro 5);
- Despesas com o consumo de lubrificantes e fluidos (cárter, câmbio e diferencial);
- Despesas com lavagem e graxas;
- Despesas com pneus, recuperação de pneus, câmaras e protetores.

CENTROS DE CUSTOS

Na linguagem contábil, um órgão que desempenha funções mais ou menos homogêneas é chamado de célula ou centro de custos. Bons exemplos são os departamentos vendas de uma fábrica.

A locação das despesas aos centros de custos previamente definidos pelo Plano de Contas da empresa ajuda a compreender os custos finais dos produtos ou serviços. Os centros de custos podem ser classificados em produtivos ou centros de custos auxiliares.

No transporte rodoviário de cargas, todas as etapas do processo operacional (tabela 3)

Linha de Caminhões Mercedes-Benz



Mais versatilidade para quem tem estrela ir mais longe.

A linha de caminhões Mercedes-Benz faz você ir mais longe. Mais longe, porque seus motores são equipados com a exclusiva tecnologia BlueTec 5, que garante mais economia e durabilidade. Mais longe, porque oferece mais de 40 modelos, de leves a extrapesados, preparados para qualquer tipo de negócio. Mais longe, porque você pode contar com mais de 200 pontos de atendimento em todo o Brasil e o mais completo pacote de serviços de pós-venda. Versatilidade de sobra para quem tem estrela brilhar ainda mais.

DM9

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



Respeite os limites de velocidade.

www.mercedes-benz.com.br/caminhoes
CRC: 0800 970 90 90



Mercedes-Benz

podem ser classificadas como centros produtivos. Há, porém, na empresa de transportes uma série de órgãos administrativos e de controle que prestam serviços de apoio para que todos os órgãos produtivos exerçam com eficácia suas funções. Estes órgãos de apoio são denominados centros de custos auxiliares. Eis alguns deles:

- Departamento de contabilidade.
- Departamento de recursos humanos;
- Departamento de Tecnologia e Informática;
- Departamento comercial;
- Departamento de manutenção;
- Departamento de logística;
- Departamento financeiro.

Esses departamentos de apoio se integram de forma indireta ao processo operacional, porque não são agentes diretos de transformação e porque seus insumos (matéria-prima e mão-de-obra) não são agregados diretamente ao produto ou serviço.

Além do mais, como seus custos são comuns a todos os centros de custos produtivos, não é possível debitá-los diretamente aos produtos ou serviços. É por isso que as despesas atribuídas aos centros de custos auxiliares são transferidas aos centros de custos produtivos segundo critérios de rateio.

Um determinado veículo de coleta, transferência ou entrega se constitui em centro de custo produtivo porque realiza uma atividade operacional ou, como preferem alguns, uma atividade-fim. Em virtude disso, os custos dos insumos são apropriados diretamente a ele.

PRODUTIVIDADE

O veículo de transporte é, por definição, máquina ou equipamento indispensável para a transferência de mercadorias de um local para outro. Isso permite estabelecer um paralelo entre a operação do transporte e a atividade industrial, que possui também máquinas operatrizes.

Na indústria, um dos fatores de produtividade está relacionado com a eficiência obtida na operação das máquinas, medida pelo número de peças produzidas por hora. Existe, portanto, uma relação entre o tempo disponível para a operação da máquina e a quantidade de peças produzidas durante a jornada de trabalho.

Em termos ideais, a produtividade máxima seria alcançada se a máquina produzisse ininterruptamente durante as 24 horas do dia. Na prática, no entanto, isso é impossível porque são necessárias paradas para manutenção e preparação da máquina, além de interrupções para refeições, lanches e necessidades pessoais do operador.

Entretanto, descontadas as horas paradas e interrupções programadas, as máquinas operariam teoricamente com produtividade ótima.

De acordo com estas considerações, pode-se concluir que, para otimizar a produtividade e minimizar o custo por unidade produzida em determinado intervalo de tempo, as máquinas devem trabalhar o maior número possível de horas, com o mínimo de tempo parado.

A redução de custos resultante da minimização do tempo parado decorre do fato de que, como boa parte dos custos operacionais da máquina são custos fixos, diluem-se com o aumento do número de peças produzidas em determinado período.

De maneira semelhante, para otimizar seus custos, os veículos devem operar durante o maior número possível de horas e evitar paradas desnecessárias. O caminhão é uma máquina de elevado valor, cujo investimento deve retornar com taxas capazes de cobrir seus custos e deixar uma margem adequada de lucro.

Em condições normais de trabalho, é inevitável que os veículos fiquem parados por

algum tempo. Durante esse período, embora a produção seja nula, todos os custos fixos continuam existindo.

NÚMERO DE VIAGENS

Na atividade industrial, a produtividade da máquina é medida pela quantidade de peças produzidas por hora. No transporte, a produtividade padrão ou ideal (100%) é dada pelo número máximo de viagens que é possível realizar no período de um mês, em um percurso determinado.

Dividindo-se o número de viagens efetivamente realizadas pelo número máximo de viagens possíveis, chega-se ao *coeficiente de rendimento*, que mede o nível de aproveitamento do veículo se trafegasse sempre lotado, com capacidade máxima, também chamada de capacidade nominal.

O número de viagens realizadas por um veículo viajando durante um mês do local A para o local B, depende dos seguintes fatores:

- Horas úteis disponíveis durante o mês;
- Horas paradas para manutenção preventiva;
- Horas paradas para refeições, lanches e descanso;
- Horas paradas durante o carregamento;
- Horas paradas durante o descarregamento;
- Velocidade média de operação do veículo.

O número de horas disponíveis para operação do veículo, por sua vez, depende do número de dias úteis disponíveis por mês e do número de horas (jornada) trabalhadas diariamente pelo motorista. Regida por legislação federal, esta jornada não pode passar de oito horas mais, no máximo, duas horas extras diárias.

O aumento da jornada de trabalho do veículo (não do motorista) eleva em proporção direta a quilometragem rodada por mês e, consequentemente, o número de viagens realizadas.

Esse aumento exige mudança na cultura da empresa, pois cada motorista deverá deixar de ser o “dono” de determinado caminhão. Por exigir ainda serviços dedicados, que permitam linhas regulares, semelhantes às de ônibus, com horários fixos.

A elevação das horas trabalhadas pode ser obtida por meio do aumento dos turnos de trabalho, pela utilização do sistema de duplas (cabine leito) ou pela troca de motoristas em pontos de apoio instalados ao longo do percurso.

As horas paradas para manutenção do veículo e as horas paradas para descanso, refeições, lanches e necessidade pessoais do motorista e dos ajudantes durante o expediente de trabalho são denominados *tempos mortos*, que devem também ser deduzidos do total de horas úteis. O saldo de horas disponíveis representa o tempo em que o veículo estará efetivamente em operação.

EXEMPLO

Um exemplo numérico pode facilitar a compreensão. Uma transportadora deseja calcular o tempo livre operacional disponível para um caminhão durante um mês que dispõe de 25 dias úteis e cujo motorista tem uma jornada de dez horas (oito normais mais duas horas extras). Sabe-se que a oficina programa uma parada mensal de 8,5 horas para manutenção preventiva e que, durante a viagem, os motoristas interrompem o trabalho durante 2,50 horas por dia para descanso, lanche, refeições e necessidades pessoais.

O tempo disponível é de 250 horas (25 dias x 10 horas). Por sua vez, os tempos mortos são calculados da seguinte forma:

- Parada para manutenção preventiva: 8,5 horas
- Paradas para refeições, lanches e descansos: 2,5 horas x 25 dias = 62,5 horas
- Total de tempos mortos = 8,5 + 62,5 horas

- = 71,0 horas;
- Horas livres operacionais por mês = $250 - 71 = 179$ horas

CARGA E DESCARGA

Os veículos permanecem parados durante o carregamento, operação que precede o início da viagem. Chegando ao destino, permanecem novamente imobilizados durante o descarregamento.

Essas paradas, necessárias e inevitáveis, fazem parte do ciclo operacional e são imprópriamente chamadas de horas ociosas, mas realmente impedem a movimentação do veículo, onerando sobremaneira os custos do transporte.

Devido à sua importância para a produtividade e os custos operacionais, recomenda-se que os tempos de carga e descarga junto à plataforma do terminal sejam cronometrados e anotados.

Recomendam-se ainda medidas para acelerar o carregamento e o descarregamento, utilizando-se processos, terminais e equipamentos mais produtivos, de forma a reduzir ou evitar filas e a reduzir o tempo de carga e descarga, amarração, enlonamento, pesagem, conferência de cargas e emissão de documentos (expedição), além das paradas para manutenção.

Essas reduções são especialmente importantes nos trajetos curtos, nos quais o consumo mensal de tempo com carga e descarga é significativo, e podem ser obtidas por meio de:

- Utilização e carroçaria adequada para cada operação;
- Manter maior número de carretas do que de caminhões tratores ou carroçarias intercambiáveis, que podem ser deixados carregando ou descarregando, enquanto os cavalos mecânicos seguem viagem com outra carreta.

- Paletização de cargas e uso de empilhadeiras (siders);
- Acondicionamento da carga de forma a agilizar as operações de carregamento e descarregamento;
- Adequação dos locais de carga e descarga.

MANUTENÇÃO

Para reduzir as paradas para manutenção e aumentar a disponibilidade da frota, recomenda-se:

- Manutenção preventiva adequada;
- Utilização de componentes de reserva;
- Treinamento de mecânicos;
- Utilização de ferramentas adequadas;
- Utilização de monitoramento da frota.

RETENÇÃO DO VEÍCULO

Um dos fatores que contribui para baixar o rendimento da frota é a demora nas operações de carregamento e descarregamento junto aos clientes. Muitos embarcadores cultivam o mau hábito de transformar a carroçaria dos caminhões em armazéns.

Vários motivos justificam estes atrasos indesejáveis. Um deles pode ser a baixa capacidade de processamento do terminal do cliente, provocada por insuficiência do número de docas ou plataformas de carga e descarga, ausência de mecanização, mão-de-obra insuficiente etc.

Outro, muito comum, é a ausência de programação da chegada dos caminhões, de maneira a evitar grandes oscilações no fluxo de veículos ao longo do período de funcionamento. Essa programação pode indicar até a necessidade de criação de turnos adicionais ou noturnos.

Se as chegadas ocorrem de maneira aleatória, ou se a capacidade de processamento é insuficiente, às vezes, formam-se filas de caminhões em frente da empresa destinatária.

É FÁCIL PERDER O CONTROLE

Quando os custos e as pressões aumentam, os lucros podem começar a escorregar por entre os dedos. A gente sabe, a gente entende. Fale conosco para saber como as nossas soluções de gestão de frotas podem colocar você no controle de seus motoristas, de sua frota e de seu negócio.

REDUZA Consumo de combustível | Custos Operacionais | Riscos | Impacto Ambiental
MELHORE Segurança do Motorista | Atendimento ao Cliente | Seu Resultado Final



Ligue para nós: +55 11 3393-8111
Leia mais em: www.mixtelematics.com.br



TELEMATICS
MOBILE INFORMATION EXCHANGE

ria, com espera de horas e até dias. Esta situação é bastante comum em portos, como Paranaguá e Santos.

Nestes casos, apesar da existência de lei sobre o assunto (artigo 11, parágrafo 5º da lei no 11.442/2007), o cliente usualmente se recusa a remunerar o custo da imobilização do veículo (custo fixo das horas paradas). É obvio que este veículo parado fará durante o mês menor número de viagens. Isso comprometerá seu desempenho, causando menor índice de produtividade e aumentando seus custos. Por esta razão, é justo que o cliente pague pelo aumento que provocou.

Também no carregamento dos veículos junto ao expedidor ocorrem tempos ociosos. As causas da improdutividade estão relacionadas com as dificuldades da transportadora para programar a utilização da sua frota durante a jornada de trabalho e com eventuais atrasos provocados pelo embarcador na liberação das mercadorias.

Se houver retenção do veículo na coleta na “casa” do embarcador, por grande período de tempo, a transportadora terá que destinar maior número de veículos à filial que atende o cliente, a fim de cumprir a meta de produção mensal. A eficiência nos serviços de coletas agiliza o processo de transferência das cargas, levando a significativos ganhos de custos e de produtividade.

VELOCIDADE MÉDIA

Outro fator que influi na produtividade da frota, especialmente nas longas distâncias é a velocidade média do deslocamento do veículo do ponto de origem até o ponto de destino.

Este aspecto tornou-se crítico nas operações urbanas, em especial nas grandes cidades, devido aos congestionamentos, à proliferação de restrições ao trânsito e ao carregamento e descarregamento de veículos.

Quanto maior a velocidade média, maior a quilometragem rodada por mês. A ideia não é transitar com velocidades acima das velocidades permitidas (o que pode ocasionar multas, maior consumo de combustível e maior desgaste dos pneus), mas reduzir perdas de tempo em aclives e condições difíceis de transporte.

Pode-se aumentar a velocidade média por meio de veículos com maior relação potência/peso, motores mais modernos (turboalimentados, com *intercooler* e gerenciamento eletrônico), utilização de reduções adequadas de eixos traseiros e escolha de veículos mais aerodinâmicos. O uso de defletores de ar, em particular, pode levar a boa redução no consumo de combustível, quando o veículo trafega em altas velocidades.

O valor da velocidade média depende ainda de muitas outras variáveis, tais como a habilidade profissional do motorista, condições atmosféricas e climáticas, estado de conservação, topografia e volume de tráfego das rodovias, horário de viagem (dia ou noite), qualidade do equipamento etc.

INFLUÊNCIA DA DISTÂNCIA

Conhecidos os tempos padrões consumidos na operação de carregamento e descarregamento e a velocidade média de operação do veículo, é possível calcular o número ideal de viagens que um caminhão pode realizar durante o mês para cada distância desejada.

Sejam os seguintes padrões:

Tempo padrão de carregamento: 2 horas

Tempo padrão de descarregamento: 1 hora

Velocidade média de operação: 70 km/hora

Horas livres do veículo durante o mês: 179 horas

A tabela 4 fornece os resultados.

À medida que o percurso aumenta, diminui o número de viagens possíveis durante o mês e vice-versa. Como os custos fixos totais não

dependem da quilometragem, deduz-se que o custo fixo por viagem será tanto maior quanto maior for o percurso.

RENDIMENTO

Como já se viu, quanto maior a utilização das horas disponíveis para a operação, menores serão os custos fixos por viagem. Entretanto, não basta colocar o veículo em movimento o tempo todo para aproveitar o maior número de horas disponíveis, se o caminhão trafegar com volume de carga abaixo da sua capacidade.

Para maximizar sua produtividade, um conjunto cavalo mecânico mais carreta, com capacidade para transportar 27 t em cada viagem, não deve viajar frequentemente transportando, por exemplo, 20 t. Esse “déficit” na ocupação da capacidade se refletirá em custos maiores por tonelada transportada.

Para medir esse “déficit”, pode ser usado o *Coeficiente de Rendimento da Frota – CRF%*, índice que mede a relação entre a tonelagem x quilômetro (t.km) transportada e a tonelagem x quilômetro oferecida pelo veículo.

Um veículo de 27 t de capacidade rodando 1.000 km produz:
 $27 \text{ t} \times 1000 \text{ km} = 27.000 \text{ t.km}$

Se o mesmo veículo, em vez de transportar 27 t, movimentar, em média, 23 t no mesmo percurso, sua produção será de apenas 23.000 t.km.

Por simples regra de três, deduz-se que o Coeficiente de Rendimento desta frota será:
 $CRF\% = (23.000/27.000) \times 100 = 85,1\%$.

É importante conhecer este índice porque é difícil aproveitar sempre a capacidade ótima oferecida. Às vezes, para manter o padrão de qualidade dos serviços, o administrador de tráfego, premido pelos prazos de entrega, libera o veículo para viagem com ociosidade.

Se o veículo viajar diversos percursos mantendo o mesmo coeficiente de rendimento, isto é, transportando a mesma tonelagem média por mês, o número de toneladas transportadas cresce proporcionalmente à quilometragem rodada.

Os custos operacionais da frota por tonelada transportada serão tanto maiores quanto menor for o coeficiente de rendimento da frota.

Um exemplo pode ilustrar este conceito. Seja um veículo com capacidade nominal de 12 t, transportando 9,6 t, ou seja, com CRF% de 80%. As t.km produzidas estão na tabela 5.

Tabela 4 – Número de Viagens Possíveis

A	B	C	D	E
Distância (km)	Tempo rodando	Carga e descarga	Tempo de viagem	Viagens possíveis/mês
100	1,43	3,00	4,43	40,4
200	2,86	3,00	5,86	30,5
500	7,14	3,00	10,14	17,7
1.000	14,29	3,00	17,29	10,4
1.200	17,14	3,00	20,14	8,9
2.000	28,57	3,00	31,57	5,7
B = A/70 km/h C = 2 horas carregando + 1 hora descarregando D = B + C E = 179 horas livres/D				

Tabela 5 – Variação das t.km com a Distância

A	B	C	D	E
Distância (km)	Viagens possíveis por mês	Km rodados por mês	Carga média por viagem (t)	t.km produzidas por mês
100	40,4	4.040	9,6	38.784
200	30,5	6.100	9,6	58.560
500	17,7	8.850	9,6	84.960
1.000	10,4	10.400	9,6	99.840
1.200	8,9	10.680	9,6	102.528
2.000	5,8	11.400	9,6	109.440
B = Valores da tabela 4 C = A x B D = 9,6 t E = C x D				

Tabela 6 – Custo Fixo por Distância do Percurso

A	B	C	D	E
Distância (km)	Custo fixo mensal	t.km por mês	Custo por t.km	Custo fixo por tonelada transportada
100	9.000,00	38.784	0,232	23,20
200	9.000,00	58.560	0,144	28,80
500	9.000,00	84.960	0,106	53,00
1.000	9.000,00	99.840	0,090	90,00
1.200	9.000,00	102.528	0,088	105,60
2.000	9.000,00	109.440	0,082	164,00
B = R\$ 9.000,00/mês C = Dado da tabela 5 D = B/C E = AxD				

CF VERSUS DISTÂNCIA

Admita-se que, no exemplo anterior, os custos fixos do caminhão sejam de R\$ 9.000,00 por mês. Quando divididos pela t.km, esses custos se comportam de forma decrescente.

Observe-se que o custo fixo mensal mantém-se constante. Porém, o custo fixo por unidade (t.km) decresce com o percurso, enquanto o custo fixo por tonelada aumenta com o percurso. Por isso, diz-se que o custo fixo é constante no seu valor total e variável por unidade produzida.

CUSTOS VARIÁVEIS

Os custos variáveis crescem com a quilometragem rodada pelo veículo durante o

mês. De maneira inversa, quando se divide o valor total deste custo pela quilometragem, obtém-se o custo por quilômetro rodado.

O custo unitário (R\$/km) é um valor constante que independe da quilometragem rodada pelo veículo durante o mês. Por isso, diz-se que o custo variável cresce proporcionalmente à quilometragem rodada pelo veículo durante o mês e que o custo variável por quilômetro mantém-se fixo por unidade produzida.

Para calcular o custo variável por t/km, basta dividir o custo variável por quilômetro pela capacidade oferecida, multiplicada pelo coeficiente de aproveitamento da capacidade nominal:

INOVAÇÃO QUE SE TRADUZ EM ALTA PERFORMANCE NAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE.

Há mais de 14 anos oferecemos soluções com tecnologia inovadora e escalável, que permitem economias relevantes em função de um melhor uso da frota, redução com custos operacionais e aumento da produtividade e lucratividade para as operações de transporte.

*Fonte: CNT/SEST SENAT (DT) - Pesquisa Condição Econômica
**Fonte: ANIP e Revista Carreira

até **22%** 
de economia em combustível*

até **10%** 
de economia com pneus**



MONITORAMENTO DE FROTAS

Realiza o monitoramento dos veículos e de todo o trajeto em tempo real, com a mais alta tecnologia, oferecendo segurança e eficiência na recuperação de veículos e cargas.



GESTÃO DE LOGÍSTICA

Ferramentas de gestão que proporcionam o controle total da frota minimizando riscos e proporcionando o aumento da produtividade e eficiência nas operações, com o gerenciamento das rotas e horários.



TELEMETRIA

Monitora o desempenho da frota e também as atividades do condutor por meio de relatórios de performance, como tempo de direção, percurso, paradas, velocidade, entre outras vantagens.

Entre em contato com a Sascar, a empresa com o maior número de veículos rastreados em todo o Brasil.



4002 6004 (grandes centros)
0800 648 6004 (demais localidades)
0300 789 6004 (televidas)

sascar
PAIXÃO PELA INOVAÇÃO

 sascar.com.br

 facebook.com/sascaroficial

 twitter.com/sascaroficial

Custo variável/t.km = Custo variável por km/(capacidade oferecida x CFR%)

Assim, se o custo variável do veículo de 12 t é de R\$ 0,90/km e o aproveitamento de 0,90, tem-se:

Custo variável por t.km = R\$ 0,90/(12x0,80) = R\$ 0,09375/t.km

Os custos por tonelada transportada são obtidos multiplicando-se o custo por t.km pelo percurso (tabela 7).

Observe-se que há um mesmo custo por t.km e que os custos por tonelada crescem proporcionalmente às distâncias do percurso.

CUSTO TOTAL

O custo total será obtido somando-se os custos fixos e variáveis por t.km e multiplicando-

se os resultados pelo percurso (tabela 8).

Nota-se que custo total cresce linearmente com o percurso, ou seja, a equação do custo total é uma reta cuja origem equivale ao custo fixo por tonelada e cuja inclinação equivale ao custo variável por t.km.

OCIOSIDADE E CUSTOS

Imagine que o veículo analisado neste artigo operou durante um mês com índice de ociosidade de 60%, quando o aproveitamento desejável é de 80%, e que realizou apenas sete viagens por mês num percurso de 1.200 km, quando o desejável é 8,9 viagens.

O veículo está produzindo, portanto, apenas 7,2 t/viagem (12x0,60). Tem-se uma produção reduzida em 41,0% (tabela 9).

Tabela 7 – Cálculo dos Custos Variáveis

A	B	C	D
Distância (km)	Custo variável/km	Custo variável/t.km	Custo variável por tonelada
100	0,90	0,09375	9,38
200	0,90	0,09375	18,75
500	0,90	0,09375	46,88
1.000	0,90	0,09375	93,75
1.200	0,90	0,09375	112,50
2.000	0,90	0,09375	187,50
B = R\$ 0,90/t C = B/9,6 D = AxC			

Tabela 8 – Cálculo do Custo Total

A	B	C	D	E
Distância (km)	Custo fixo por t.km	Custo variável por t.km	Custo total por t.km	Custo por tonelada
100	0,232	0,09375	0,32575	32,58
200	0,144	0,09375	0,23775	47,55
500	0,106	0,09375	0,19975	99,88
1.000	0,090	0,09375	0,18375	183,75
1.200	0,088	0,09375	0,18175	218,10
2.000	0,082	0,09375	0,17575	351,50
B = dado da tabela 5 C = dado da tabela 7 D = B + C E = Ax D				

Esta redução de 41,0% nas t.km produzidas tem sensíveis reflexos nos custos fixos (tanto por t.km quanto por tonelada) e nos custos

variáveis (tabelas 10, 11 e 12). O cálculo pressupõe custo fixo de R\$ 9.000,00 por mês e R\$ 0,90 por t.km.

Tabela 9 – Redução da Produção

A	B	C	D	E
Distância (km)	Aproveitamento (%)	Viagens realizadas por mês	Toneladas por viagem	t.km produzidas
1200	80	8,9	9,6	102.528
1200	60	7,0	7,2	60.480
D = 0,80 x 12 t e 0,60 x 12 t E = A x c x D				

Tabela 10 – Impacto sobre Custo Fixo por t.km

Custo	CRF (%)	Cálculo	Resultado
Custo fixo por t.km	80	9.000/120.528	0,088
Custo fixo por t.km	60	9.000/60.480	0,148
Aumento no custo fixo por t.km (%)			68,2

Tabela 11 – Impacto sobre Custo Fixo por Tonelada

Custo	CRF (%)	Cálculo	Resultado
Custo fixo por tonelada	80	0,088x1200	105,60
Custo fixo por tonelada	60	0,148x1200	177,60
Aumento no custo fixo por ton (%)			68,2%

Tabela 12 – Impacto sobre Custo Variável

Custo	CRF (%)	Cálculo	Resultado
Custo variável por t.km	0,90/9,6	0,90/9,6	0,09375
Custo variáveis por t.km	0,90/7,2	0,90/7,2	0,12500
Aumento no custo variável por t.km (%)			33,3%

Para facilitar a compreensão, estes valores foram colocados na tabela 13. ◀

Tabela 13 – Impacto da Ociosidade

Distância (km)	Produtividade	CF/t	CV/t	CT/t
1.200	Desejável	105,60	112,50	218,10
1.200	Realizada	177,60	150,0	327,60
Aumentos (%)		68,2	33,3	50,2

Por
José Luiz
Pereira*

Reajuste de salários eleva custos

O impacto dos aumentos de salários de 10% em 2013 foi maior na carga fracionada transportada nas curtas distâncias, nas quais os custos chegaram a subir 4,99%.

O segmento do transporte rodoviário de cargas se caracteriza por ser um grande empregador de mão-de-obra. Diferentemente da indústria de transformação, que ao empregar tecnologia, consegue reduzir pessoal, o setor de transporte, embora venha realizando investimentos em tecnologia, não consegue reduzir o seu contingente de mão-de-obra, porque o trabalho é um fator de produção inerente a essa atividade.

Como o setor de transporte rodoviário de cargas é um empregador de mão-de-obra em potencial, os salários passam a ser um grande gerador de custos. Para se ter uma ideia, a mão-de-obra representa 38,14% dos custos totais, para as distâncias de até 800 km, no segmento da carga fracionada,

enquanto que, na carga lotação, para essa mesma distância, a participação é de 23,01%, valor relativamente menor. Essa diferença se deve ao fato de que o segmento de carga lotação exige menos mão-de-obra na sua operação.

ACIMA DA INFLAÇÃO

A partir de 1º de maio de 2013, por conta da Convenção Coletiva dos trabalhadores em transporte rodoviário de carga, os salários de motoristas e de outras categorias operacionais, tiveram reajustes médios de 10%. Houve aumento também da PLR (Participação nos Lucros e Resultados), de 25%. No caso de São Paulo, base do SETCESP, o valor fixo passou de R\$ 400,00 para R\$ 500,00.

O reajuste de 10% representa aumento real de salário de 3,30% acima da inflação, quando comparado com o acumulado de 6,49% do IPCA/IBGE, nesse mesmo período. O PLR, utilizando a mesma base de comparação, teve variação real de 17,38%.

IMPACTO SOBRE O CUSTO

Analisando os salários, na condição de que os preços de todos os outros insumos estejam constantes, o reajuste médio de 10,0%,

Tabela 1 – Pesos dos Salários sobre os Custos Operacionais

Distâncias (km)	Carga fracionada	Lotação
50	44,01	35,99
400	39,94	26,34
800	38,14	23,30
2.400	35,34	20,37
6.000	30,17	19,27

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

* José Luiz Pereira é graduado em Economia pela Universidade de Mogi das Cruzes, Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/NTC&LOGÍSTICA. Professor de Teoria Economia da UNINOVE, Membro da Comissão de Frotas/SETCESP, Membro do Comitê Caminhões e Ônibus – SAE BRASIL.



SETCESG

**SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES
DE CARGAS E ENCOMENDAS DO
SUDOESTE GOIANO**

R. Costa Gomes, 1.383 - Centro
Galeria Ponto 5, Sala 4
75901-050 Rio Verde/GO

setcesg@dgmnet.com.br
(64) 3612-2013

O presidente Pedro Velasco Junior em nome do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Encomendas do Sudoeste Goiano com muito orgulho e felicidade parabeniza a NTC&Logística pelos seus 50 anos de fundação e por sua trajetória de sucesso que orgulha todos do TRC.



Foto: Oníria Guimarães de Oliveira

Diretoria:

Presidente - Pedro Velasco Junior
 1º Vice-Presidente - Glorivan Parreira França
 2º Vice-Presidente - Aparecido Salmo Mandacari
 1º Secretário - Waldenir Ferreira Pinto
 2ª Secretaria - Paula Cristina Parra Pinto
 1º Diretor Financeiro - Miguel Eugênio Riboli
 2º Diretor Financeiro - Osvaldo Comelli Filho
 Conselho Fiscal - Rainieri Comelli
 Conselho Fiscal - José Carlos Duarte
 Conselho Fiscal - Diogo de Oliveira Parreira França
 Suplente - Fernando Macedo Comelli
 Suplente - Isair Detófono
 Suplente - Zaldo Calixto de Lima



Tabela 2 – Aumento Real de Salário no TRC e os Demais Indicadores de Inflação

Principais indicadores de inflação no Brasil	Percentual acumulado dos índices de inflação (%)	Varição real dos salários diante de reajuste da categoria em 10%
IPCA/IBGE	6,49%	3,29%
INPC/IBGE	7,16%	2,65%
ICV/DIEESE	6,68%	3,12%
IPC/FIPE	5,39%	4,37%
IGP-DI/FGV	6,84%	2,96%
IGPM/FGV	7,30%	2,52%
Salário mínimo	9,00%	0,92%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 3 – Impacto sobre os Custos Operacionais de um Reajuste de Salários de 10% na Carga Fracionada

Distâncias (km)	Custo (R\$/t) depois do reajuste de 10%	Custo (R\$/t) antes do reajuste de 10%	Impacto em (%)
50	775,25	740,59	4,68%
400	897,49	861,01	4,24%
800	1.146,71	1.102,16	4,04%
2.400	1.963,99	1.893,14	3,74%
6.000	3.288,07	3.186,52	3,19%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – MAIO/13

Tabela 4 – Impacto sobre os Custos Operacionais de um Reajuste de Salários de 10% na Carga Lotação

Distâncias (km)	Custo (R\$/t) depois do reajuste de 10%	Custo (R\$/t) antes do reajuste de 10%	Impacto em (%)
50	48,10	47,01	2,32%
400	92,68	90,90	1,96%
800	145,75	143,18	1,79%
2.400	345,61	339,90	1,68%
6.000	786,00	773,22	1,65%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – MAIO/13

gerou impacto 4,04% sobre os custos, na operação do transporte de carga fracionada, para distância de até 800 km.

Na operação da carga lotação, a variação dos salários em 10%, gerou impacto de 1,65% a 2,32%, dependendo da distância.

ESCASSEZ

Os expressivos ganhos reais de salários nos

últimos oito anos, usando como referência o IPCA/IBGE como deflator, se devem não somente à necessidade de recomposição do poder de compra dos salários dos trabalhadores, mas principalmente à escassez de profissionais no segmento de transporte. Esse problema já vem a algum tempo pressionando os custos das empresas. Acredita-se que, aproximadamente, 10% da frota das empresas estejam paradas por falta de motorista.

Na operação de transferência o impacto do reajuste de 10% vai, desde 4,99% para as distâncias muito curtas, até 50 km, até 3,74% nas distâncias mais longas, 2.400 km.

Em resumo, o repasse do reajuste dos salários se torna imperioso, uma vez que é a sobrevivência das empresas que está em jogo. ■

Tabela 5 – Aumento Real de Salário no TRC (Índice de Referência: IPCA/IBGE)

Período de reajuste	Percentual de reajuste (%)	Custo (R\$/t) antes do reajuste de 10%	Impacto em (%)
maio-04	0,00%	0,00%	0,00%
maio-05	8,00%	8,08%	-0,07%
maio-06	5,50%	4,63%	0,83%
maio-07	5,50%	3,00%	2,43%
maio-08	7,50%	5,04%	2,34%
maio-09	7,00%	5,53%	1,39%
maio-10	7,50%	5,26%	2,13%
maio-11	9,00%	6,51%	2,34%
maio-12	8,00%	5,10%	2,76%
maio-13	10,00%	6,49%	3,29%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 6 – Impacto sobre os Custos Operacionais de um Reajuste de Salários de 10% na Transferência

Distâncias (km)	Custo (R\$/t) depois do reajuste de 10%	Custo (R\$/t) antes do reajuste de 10%	Impacto em (%)
50	575,86	548,49	4,99%
400	698,10	668,91	4,36%
800	947,32	910,06	4,09%
2.400	1.764,59	1.701,04	3,74%
6.000	3.088,68	2.994,42	3,15%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – MAIO/13

Tabela 7 – Impacto sobre os Custos Operacionais de um Reajuste de Salários de 10% na Distribuição Urbana

Distâncias (km)	Custo (R\$/t) depois do reajuste de 10%	Custo (R\$/t) antes do reajuste de 10%	Impacto em (%)
10	149,55	144,87	3,23%
40	199,39	192,10	3,80%
90	282,47	270,81	4,30%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística – MAIO/13

Por
José Luiz
Pereira*

Aumentos do diesel, eterno pesadelo

De todos os insumos que compõem os custos de transporte rodoviário, sem dúvida o combustível é o mais significativo. Seu peso numa viagem de São Paulo/SP a Diamantina/MG, com aproximadamente 800 km de distância, chega a representar 29,7% dos custos totais do frete.

Por se tratar de importante componente de custos numa operação de transporte, principalmente, no segmento de lotação, qualquer reajuste de preço desse insumo será imediatamente sentido nos custos operacionais das empresas de transporte.

Mantidos inalterados os preços dos demais insumos do transporte, numa operação com distância de aproximadamente 800 km, o desembolso com diesel de seria de R\$ 745,58. Após reajuste de 3,94% no preço do óleo diesel, por exemplo, esse custo subiria para R\$ 774,95, com impacto de

0,96% sobre os custos totais. É o que teria acontecido caso o Governo, ao anunciar esse reajuste em 22 de junho de 2012, e não tivesse isentado os contribuintes da CIDE - Contribuições de Intervenção no Direito Econômico.

Menos de um mês após o primeiro aumento, ocorrido em 16/07/12, a Petrobras voltou a reajustar os preços dos combustíveis. Desta vez, em 6,0% nas refinarias, tanto para o óleo diesel quanto para a gasolina. Sem os instrumentos fiscais para reduzir o impacto do reajuste na ponta do consumo, o setor de transporte rodoviário de cargas viu seus custos com diesel aumentarem em média 5,4% na bomba. O desembolso da viagem de 800 km, que era de R\$ 745,58 saltou para R\$ 785,84, encarecendo o custo total da viagem, que salta de R\$ 2.845,94 para R\$ 2.883,42, um aumento de 1,32% no custo da viagem.

Tabela 1 – Pesos dos Insumos numa Operação de Carga Lotação (%)

Distâncias (km)	50	400	800	2.400	6.000
Veículo	32,58	36,42	37,64	38,81	39,25
Salários	35,45	26,00	23,01	20,12	19,04
Combustível	6,71	24,17	29,69	35,02	37,02
Lavagem e lubrificação	0,67	2,42	2,97	3,50	3,70
Pneus	1,12	4,03	4,95	5,84	6,17
Despesas indiretas, exceto salários	27,57	12,41	7,62	3,00	1,27
Créditos de impostos	-4,10	-5,45	-5,88	-6,29	-6,45
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

* Graduado em Economia pela Universidade de Mogi das Cruzes, Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/NTC&LOGÍSTICA. Professor de Teoria Economia, Economia de Empresas, Contextos Econômicos e Economia Internacional da UNINOVE, Professor de Custos e Formação de Tarifas da Universidade do Transporte – ULT/SETCESP, Membro do Comitê Caminhões e Ônibus – SAE BRASIL, Vice Conselheiro do CEDATT – CONSELHO ESTADUAL PARA DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO E TRANSPORTES.

Tabela 2 – Impacto de um Aumento de 5,4% no Preço do Óleo Diesel na Bomba sobre os Custos Operacionais por Tonelada Transportada (Carga Lotação)

Distância	km	R\$/tonelada		Variação (%) no custo por tonelada após o aumento
		Antes do aumento	Depois do aumento	
Muito Curtas	50	28,84	28,92	0,30
Curtas	400	64,57	65,26	1,07
Médias	800	105,41	106,79	1,32
Longas	2.400	268,75	272,92	1,55
Muito Longas	6.000	636,28	646,69	1,64

Obs.: Reajuste de 6,0% nas refinarias – Petrobras 16.07.2013

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 3 – Impacto do Aumento Acumulado de 5,0% no Preço do Óleo Diesel na Bomba sobre os Custos Operacionais por Tonelada Transportada (Carga Lotação)

Distância	km	R\$/tonelada		Variação (%) no Custo por Tonelada Após o aumento
		Antes do aumento	Depois do aumento	
Muito Curtas	50	16,74	16,82	0,49
Curtas	400	52,84	53,50	1,25
Médias	800	94,11	95,43	1,40
Longas	2.400	259,17	263,14	1,53
Muito Longas	6.000	630,57	640,48	1,57

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Seis meses depois, em 30 de janeiro de 2013, a Petrobras tornou a aumentar os preços dos combustíveis. Agora o reajuste foi de 6,6% para a gasolina e 5,4% para o litro de diesel. A alegação da Petrobras para os aumentos é o desequilíbrio entre o preço do óleo no mercado internacional e os praticados internamente.

Esse aumento foi sentido quase na íntegra pelo transportador rodoviário de carga. O impacto nas bombas foi de **92,6%**, ou seja, **5,0%**, o que trouxe para os custos operacionais um aumento de **1,53%** na operação de longa distância.

Em 6 de março de 2013, o Governo anunciou o quarto aumento de preço do óleo diesel, em um período de 13 meses, e o segundo em menos de quarenta dias. O reajuste foi de 5,0%, nas refinarias, tanto para o diesel quanto para a gasolina.

Esse aumento surpreendeu o setor de transporte rodoviário de cargas, que não havia digerido ainda os três primeiros reajustes, em virtude da feroz concorrência porque passa o setor.

Dessa vez, segundo pesquisas do DECOPE/NTC, o repasse foi de 100% nas bombas, e o que era reequilíbrio financeiro para a Petrobras, virou pesadelo para os transportadores de cargas, que tinham em mãos um “abacaxi” de 16,20% de aumento de óleo diesel para “descascar”, num cenário de economia desaquecida e num setor altamente concorrido.

O impacto desse aumento sobre os custos operacionais das empresas de transporte foi imediato. Os reflexos foram maiores nas operações de longa distância, como, por exemplo, a operação de carga lotação, com impacto de 1,59%.

Gráfico 1 - Aumento de Preço do Óleo Diesel nas Refinarias



Fonte: Petrobras

Tabela 4 – Impacto de um Aumento de 5% no Preço do Óleo Diesel na Bomba sobre os Custos Operacionais por Tonelada Transportada (Carga Lotação)

Distância	km	R\$/tonelada		Variação (%) no custo por tonelada após o aumento
		Antes do aumento	Depois do aumento	
Muito Curtas	50	16,90	16,98	0,51
Curtas	400	53,85	54,55	1,30
Médias	800	96,08	97,48	1,46
Longas	2.400	265,00	269,21	1,59
Muito Longas	6.000	645,08	655,60	1,63

Obs.: Dia 06.03.2013 o Governo anuncia um aumento de 5,0% no preço do diesel nas refinarias / Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Em 08/06/2009, a Petrobras promoveu redução de preço do óleo diesel de (-15,0%) nas refinarias. O impacto prometido pelo governo, nas bombas seria de aproximadamente 9,60%, mas, segundo acompanhamento do DECOPE/NTC, até abril/11, esse impacto não havia chegado a (-4,46%). Assim, o reajuste acumulado de 01/07/08 até 06/03/13 chegou a 13,02%, conforme tabela.

NOVO REAJUSTE?

A Petrobras pressiona o Governo para um novo reajuste dos combustíveis ainda em 2013, que seria o terceiro no ano, para amenizar sérios problemas de caixa em que se encontra a empresa estatal. Além da diferença entre os preços dos combustíveis interna e

externamente, a alta do dólar também é uma importante variável para que esse aumento aconteça.

O DECOPE/NTC acredita que embora, segundo executivos da Petrobras, a defasagem entre os preços internacionais e nacionais tenha chegado a 30%, quando o câmbio superou a taxa de R\$ 2,40, o Governo promova até o final desse ano de 2013, um reajuste que pode variar entre 6,0% a 10,0% nas refinarias, com reflexos sobre os preços de bomba de 70% a 80% desse valor.

Segundo estudos do DECOPE/NTC, um aumento médio de 8,0% nas bombas, pode gerar um impacto de aproximadamente 2,54% nos custos da operação de carga lota-

Tabela 5 – Reajuste do Óleo Diesel nas Refinarias e seus Reflexos nas Bombas

Período de reajustes	Reajustes nas refinarias	Impacto nas bombas
01 julho 2008	1,80	1,80
08 junho 2009	-15,00	-4,46*
22 junho 2012	3,94	0,00**
16 julho 2012	6,00	5,40
30 janeiro 2013	5,40	5,00
06 março 2013	5,00	5,00

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

* Redução de preço alcançado nas bombas, segundo última análise DECOPE abril/11

** Impacto compensado pela redução da CIDE

Tabela 6 – Evolução Acumulada dos Reajustes de Óleo Diesel Promovidos pela Petrobras nas Refinarias e nas Bombas

Índices	Variação acumulada nas refinarias	Índices	Variação acumulada nas bombas
100,00	0,00	10,00	0,00
101,80	1,80	101,80	1,80
86,53	-13,47	97,26	-2,74
89,94	-10,06	97,26	-2,74
95,34	-4,66	102,51	2,51
100,48	0,48	107,64	7,64
105,51	5,51	113,02	13,02
➔	5,51	➔	13,02

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 7 – Impacto de um Aumento de 8,0% no Preço do Óleo Diesel na Bomba sobre os Custos Operacionais por Tonelada Transportada (Carga Lotação)

Distância	km	R\$/tonelada		Variação (%) no Custo por Tonelada Após o aumento
		Antes do aumento	Depois do aumento	
Muito Curtas	50	16,90	17,04	0,83
Curtas	400	53,85	54,97	2,08
Médias	800	96,08	98,32	2,33
Longas	2.400	265,00	271,73	2,54
Muito Longas	6.000	645,08	661,91	2,61

Obs.: Provável aumento de 10% no preço do diesel nas refinarias até o final de 2013 / Fonte: DECOPE/NTC&Logística

ção na longa distância, considerando as outras variáveis de custos constantes. Se esse aumento passa pelo Governo, ainda esse ano, aumentará os desafios dos transportadores dos transportadores de cargas, pois terão pela frente um acumulado de custos somente com combustível de 19,15%, para repa-

sar. A pergunta é: como? O óleo diesel é um insumo cujo desentaxe para a sua manutenção é imediata. Com esse aumento a Petrobras pode conseguir começar a resolver o problema de caixa dela, e criar problemas de fluxo de caixa para o transportador rodoviário de cargas. ■

Por
**Antônio
Lauro
Valdivia***

Fretes aviltados: os coelhos da cartola do TRC estão no fim

As empresas de transporte rodoviário de cargas só conseguem sobreviver tirando coelhos da cartola. Mas tudo indica que estes coelhos estão acabando.

É fato que o frete rodoviário de carga no Brasil é barato. A constatação deste fato é fácil: basta comparar o frete recebido com o custo envolvido na operação para ficar claro que o primeiro é insuficiente para cobrir o segundo. Então fica a questão: como as empresas de transporte conseguem sobreviver operando neste setor por anos a fio?

COELHOS NA CARTOLA

A resposta está nos “coelhos” do setor. Assim como os mágicos que há muito tempo tiram coelhos da sua cartola, os empresários do transporte de carga também têm retirado os seus. Mas o que são estes “coelhos”? Na verdade, são artifícios, nem sempre legais, que ajudam as empresas a pagar suas contas, e sobreviver por longos períodos:

- “Coelho 1” – Pagamento a funcionários de forma indevida: falta de registro em carteira, pagamentos executados por “fora”, não pagamento de benefícios, etc.
- “Coelho 2” – Prática de sobrepeso: coloca-se mais carga do que os veículos e as vias suportam.
- “Coelho 3” – Exigência de jornadas de trabalho do motorista acima do permitido por lei.

- “Coelho 4” – Não recolhimento de impostos devidos.

Além dos coelhos mágicos, o setor sofre ainda com a falta de conhecimento dos custos e dos riscos envolvidos na atividade de transporte rodoviário de carga. Contribui para agravar esta situação o fato de o regime de caixa das empresas ser bem menos exigente que o econômico, ou seja, o custo efetivo é bem maior que o valor que sai do caixa das empresas durante a viagem.

FIM DOS COELHOS

Mas, voltando novamente a atenção para os “coelhos”, verifica-se que estão acabando:

- “Coelho 1” – Deixar de registrar ou executar pagamentos por “fora” para funcionários são práticas que já não são mais possíveis hoje em dia. O máximo que se consegue é adiar o pagamento, mas depois a acaba-se pagando muito mais, com os juros e correção monetária nas causas perdidas nas reclamações trabalhistas. E, se não fosse isto, a falta de motoristas vêm pressionando as empresas a oferecerem melhores salários, mais benefícios ou melhora dos já existentes.
- “Coelho 2” – Apesar da morosidade dos

* Antônio Lauro Valdivia é engenheiro civil - Transportes pela FEI, pós-graduado em Administração de Empresas pela ESAN, mestre em administração pelo IMES e assessor técnico da NTC&Logística.



Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado de Goiás

O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado de Goiás, parabeniza a NTC&Logística pelos seus 50 anos de prestação de serviço para o setor de Transporte Rodoviário de Cargas.

FONE\FAX: (62) 3251-8355 / 3251-8136
EMAIL: setceg@setceg.org.br

órgãos governamentais na implantação dos postos de pesagem de veículos, o número destes postos vem crescendo e já incomoda muitas empresas através das autuações por excesso de peso. Além disso, a verificação costuma ser feita também por meio da nota fiscal. Portanto, já não é tão vantajoso trafegar com carga em excesso, pois em muitos casos, a multa é maior que o frete recebido ou o lucro de meses de trabalho. E, como em vários casos, a Lei imputa a multa ao embarcador, para evitar as autuações, ele mesmo está determinando que o carregamento seja feito abaixo da capacidade do caminhão ou até mesmo abaixo do que a lei permite.

- “Coelho 3” – Este “coelho” foi caçado em 17 de junho de 2012 pela Lei 12.619, que trata da profissão de motorista, tanto do empregado quanto dos profissionais autônomos. Portanto, a prática de pagar um motorista para fazer o trabalho de dois, três ou até quatro, através de jornadas de trabalho que chegavam ao limite de 24 horas por dia, depois da entrada em vigor da 12.619 ficou praticamente impossível, sem sofrer as punições impostas pela Lei. A proposta de lei é acabar com os abusos e diminuir o número de acidentes de trânsito da categoria – com relação aos acidentes, destaca-se que os números do TRC conseguiram superar o setor historicamente campeão, a construção civil.
- “Coelho 4” – A emissão obrigatória para todas as empresas do CTe – Conhecimento de Transporte Eletrônico, a partir de 1 de setembro de 2013, vai praticamente sepultar, no médio/curto prazo, o atraso no recolhimento, ou mesmo, a sonegação de impostos pelas empresas. Os impostos devidos serão cobrados em tempo real, não haverá mais espaço, em

um futuro próximo, para situações onde o poder público demorava anos e anos para executar as cobranças de débitos passados. Com um agravante, pois há a possibilidade, como já ocorre com a NFe, de o órgão controlador (Receita Federal) impedir que a empresa devedora emita mais conhecimentos sem a quitação dos débitos vencidos.

CARTOLA MENOR

Mas não são só os coelhos que estão acabando. O espaço dentro da cartola está ficando cada vez menor. As empresas transportadoras não se deram conta de que não há mais margem para absorver custos que não são seus, tais como:

- Tempo excessivo parado na carga, descarga e em filas;
- Assumir riscos de acidentes, greves, roubos, desvios, ações trabalhistas, entre outros;
- Aceitar prazos de recebimentos superiores ao razoável de 15 dias (há empresas concedendo/aceitando até quatro meses de prazo);
- Armazenar gratuitamente cargas em seus depósitos e terminais;
- Execução gratuita de serviços fora da atividade de transporte: separação de mercadorias, consolidação de cargas, montagem de paletes etc.;
- Pagamento para o dono da carga, por serviços de descarga da sua carga;
- Entregas com veículos dedicados sem acréscimo de tarifa.

Nada há de errado em prestar estes serviços ou assumir alguns riscos. O problema está em não ser remunerado por isto, como vem ocorrendo até hoje.

MAIS RESTRIÇÕES

Além disso tudo, há o fato de que as condições operacionais estão cada vez piores. As exigências e restrições por parte do governo e das empresas contratantes vêm aumentando. Com a justificativa de melhorar o trânsito nas cidades e nas estradas, em nome da segurança ou do meio ambiente, algumas vezes até por conveniência, são criadas cada vez mais taxas, vistorias, licenças, e restrições à circulação dos veículos comerciais. Tais fatores, na grande maioria das vezes, não são contemplados pelos indicadores de custos, reduzem muito a produtividade e encarecem substancialmente o serviço de transporte rodoviário de cargas – sem falar na piora do trânsito das principais ligações rodoviárias e nos grandes centros urbanos.

O setor não é perfeito. Há espaço para melhorar o os seus índices de consumo de combustível, de pneus, de peças, entre outros. Além de ter que melhorar a sua produtividade. Entretanto, mesmo que ele tivesse atingido a sua plenitude, esta não seria suficiente para zerar o déficit existente hoje entre o valor recebido e os custos efetivos.

SEM MÁGICAS

A ilusão causada pelos supostos lucros do setor é grande e acaba enganando muita gente. Quem não conhece a atividade, por exemplo, por ser novo na área ou observar de fora, acredita que o transporte rodoviário de carga é um setor altamente lucrativo. Desconhece seus riscos, as dificuldades

enfrentadas pelas empresas do setor e que, na realidade, a margem de lucro sobre o frete, quando positiva, gira em torno de 3% a 5%. O transporte possui um custo fixo alto, exige muito capital e, apesar dos avanços dos últimos anos das áreas de comunicação e processamento de dados, por ser uma atividade predominantemente externa, ainda é difícil e caro alcançar o seu total controle.

Mas mesmo executivos antigos e experientes, muitas vezes, são ludibriados pelos custos que não estão explicitados pela contabilidade ou pela área financeira (veja o Box): depreciação dos veículos e instalações, custos de manutenção e rodagem, provisão para cobrir custos de acidentes, roubos e indenizações, ressarcimento de contas/taxas/impostos pagos antecipadamente, entre outros. Ainda contribuem para o engodo: as quilometragens rodadas com os veículos vazios (que o cliente não paga), o tempo ocioso sem trabalho (por exemplo: em manutenção, sem carga para transportar, em viagens de retorno, parado em filas, etc.) e, nas cargas fracionadas, a ociosidade na ocupação da capacidade do veículo, só para citar alguns.

Enfim, é melhor que os dirigentes das empresas de transporte de cargas deixem as mágicas para os que dela vivem e passem a olhar o seu negócio com mais seriedade, cobrando valores justos, exigindo que cada operação dê lucro, mesmo que com margens “pequenas”, pagando todos os custos e os impostos resultantes da atividade, sem que, para isto, tenha que tirar coelhos da cartola – até porque, até agora, só quem se divertiu com este show foram os que utilizam o serviço. Do lado dos transportadores, ao longo do tempo, o que se tem visto são empresários de todos os tamanhos “morrendo pobres” com suas mágicas. ■

O lucro ilusório

O exemplo é simples, para que todos entendam o quanto a prestação de serviço de transporte rodoviário de carga pode iludir as pessoas com relação ao seu retorno financeiro, o lucro.

Analise-se um dos serviços prestados por uma transportadora: Transportar a carga de terceiros entre dois pontos distantes entre si em 350 quilômetros. Supondo que, entre carrega e descarga, ir e voltar consumam-se 3 dias. E, que, neste serviço, seja utilizado um conjunto composto de cavalo mecânico 4x2 e semirreboque três eixos em tandem, com capacidade para 25 t.

Portanto, para custear esta operação, basta verificar qual é o custo do tempo gasto, somado ao gasto dos 700 quilômetros percorridos. Estes custos têm como base os custos do veículo na operação (Custo fixo mensal de R\$ 10.801,00 e custo variável por quilômetro de R\$ 1,2807), mais uma parte das despesas administrativas indiretas da empresa. Além das taxas e impostos incidentes.

Planilha de Custo Operacional do Caminhão Truck na Prestação do Serviço (viagem)

Planilha de Custo	
	CM+SR 3E Baú
Depreciação	2.500,00
Remuneração	1.300,00
Licenc. IPVA, Seg Obrig. e outros	275,00
Seguro do casco	750,00
Custo do(s) motorista(s)	5.976,00
Total do custo fixo mensal	10.801,00
Manutenção	0,2100
Combustível	0,8400
ARLA 32	0,0600
Pneus	0,1393
Lubrificantes	0,0114
Lavagens	0,0200
Total do custo variável por km	1,2807

Dividindo-se o Custo Fixo mensal do veículo pelos dias efetivamente trabalhados (21), tem-se:

Custo da diária	514,33
Custo do km	1,2807

Custeando a viagem vem:

Duração viagem	*	Diária	=	Tempo
3,0		514,33		1.543,00
Distância	*	Custo por km	=	km
700		1,2807		896,51
Custo operacional da viagem				= 2.439,51

Somando as despesas administrativas e os impostos, chega-se ao valor de R\$ 3.085,26.

Despesas administrativas	370,23 ➡	12%
Impostos	275,51 ➡	8,93% sem ICMS
Custo total da viagem	3.085,26 por ton	123,41

Imagine-se que a empresa receba por este serviço um frete de R\$ 2.500,00. Fazendo a análise pelo lado financeiro, o resultado seria de R\$ 644,02 (2.500,00 – 1.855,98), uma margem de + 25,8%, frente a um desembolso financeiro de R\$ 1.855,98. Contudo, na realidade esta operação traria um prejuízo de R\$ 585,26 (3.085,26 – 2.500,00), ou seja, -23,4%. Como “mágica”, se cria uma ilusão transformando sinais negativos (prejuízos) em positivos (lucro).

(-) → (+)

E, porque isto acontece? É simples: como pode se observar no demonstrativo da viagem, existem vários custos que não são pagos nem durante a viagem nem ao final dela, como é o caso de:

- Depreciação (357,14): só efetivado no momento da troca do veículo;
- Remuneração de capital (185,71): no caso de capital próprio, é um valor que se deixa de receber, ou será efetivamente pago se o capital for de terceiro;
- Taxas e impostos sobre o veículo (39,29): neste caso, é apenas um reembolso, já que são pagas praticamente a vista no início do ano ou no momento da aquisição do veículo;
- Uma parcela do custo do motorista referente ao provisionamento para as férias, o décimo terceiro salário, as multas sobre o fundo de garantia, as possíveis indenizações, etc.;
- Provisão para riscos de acidente e roubo (107,14): valores que só são efetivados quando ocorrem acidentes com o veículo ou quando este é roubado;

- Manutenção (147,00), rodagem (97,53), lubrificante (7,98): estes custos são cumulativos, ou seja, não se troca pneus, peças ou lubrificante ao final de cada viagem, mas cada quilômetro rodado contribui com o desgaste dos pneus o custo ocorrerá no final da vida útil de cada um;
- Parte das despesas administrativas: são valores referentes às despesas que também merecem ser provisionados ou são ressarcimentos, por exemplo: encargos sociais do pessoal administrativo, indenizações, acidentes, manutenção predial, impostos prediais, possíveis multas, entre outras.

Este é o fato gerador do engodo: confunde-se sobre de caixa com lucro. Assim operações que dão prejuízos são vistas como “lucrativas”.

E pasmem que a coisa ainda fica pior, pois há empresários que acham que estão “ganhando” muito dinheiro (644,02 ou 25,8%) e resolvem diminuir seu “lucro”. E acabam concedendo descontos aos clientes ou os financia com prazos de recebimento de vários meses.

Demonstrativo de Viagem			
	Custos		
	Efetivos	Financeiros	Futuros
Depreciação	357,14	-	357,14
Remuneração	185,71	-	185,71
Licenc. IPVA, Seg Obrig. e outros	39,29	-	39,29
Seguro do casco	107,14	-	107,14
Custo do(s) motorista(s)	853,71	640,29	213,43
Manutenção	147,00	-	147,00
Combustível	588,00	588,88	-
ARLA 32	42,00	42,00	-
Pneus	97,53	-	97,53
Lubrificantes	7,98	-	7,98
Lavagens	14,00	14,00	-
Despesas administrativas	370,23	296,18	74,05
Despesas de viagem (diárias)	-	-	-
Impostos	275,51	275,51	-
Total	3.085,26	1.855,98	1.229,27
Margem de lucro	(585,26)		

Por
Antônio
Lauro
Valdívia*

Nova tabela referencial da NTC

DECOPE cria Tabela de Custos do Transporte Rodoviário de produtos Químicos/Agroquímicos Embalados

Até a década de 1950, o crescimento da produção agrícola no Brasil se dava, basicamente, por conta da expansão da área cultivada. A partir da década de 1960, o uso de máquinas, adubos e defensivos químicos, passaram a ter, também, importância no aumento da produção agrícola. De acordo com os parâmetros da “Revolução Verde”, incorporou-se um pacote tecnológico à agricultura, tendo a mudança da base técnica resultante passado a ser conhecida como modernização da agricultura brasileira (Santos, 1986).

A utilização de adubos químicos também se intensificou no Brasil, na década de 1970, atingindo um incremento de 1.380%, entre 1965 e 1980. O mesmo ocorreu com o uso de defensivos, que aumentou 377% neste mesmo período, com destaque para a utilização de herbicidas, que cresceu mais de 8.000%, segundo informações colhidas no Sindicato das Indústrias de Adubos e Corretivos de Estado de São Paulo.

Além da mudança na base técnica no campo, surgiram na década de 1970, como produto da modernização agrícola, os complexos agroindustriais representando a integração técnica entre a indústria que produz para a agricultura e a agroindústria. A mecanização passou a ser obrigatória, juntamente com a profissionalização da mão de obra.

Assim, nos últimos anos, o Brasil vem ocu-

pando posição de destaque na produção agrícola e liderando o ranking de produção e exportação de vários produtos.

O transporte rodoviário participou de todo o processo e hoje, apesar dos esforços dos modais ferroviário e aquaviário, ainda é a opção mais utilizada, principalmente na movimentação dos insumos agrícolas: adubos, fertilizantes, defensivos, herbicidas, etc.

Por ser um seguimento diferenciado e possuir várias particularidades, O DECOPE-Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos da

Tabela 1 – Agropecuária e o Agronegócio Brasileiro

Ranking Mundial da Produção e Exportação		
Produto	Produção	Exportação
Açúcar	1º	1º
Suco de laranja	1º	1º
Café	1º	1º
Soja	2º	1º
Carne bovina	2º	1º
Frango	2º	1º
Tabaco	2º	1º
Milho	3º	4º
Frutas	3º	-
Leite	5º	-

Fonte/Source: MAPA/USDA/FAESP

* Engenheiro civil - Transportes pela FEI, pós-graduado em Administração de Empresas pela ESAN, mestre em administração pelo IMES e assessor técnico da NTC&Logística.

NTC&Logística desenvolveu uma tabela referencial de custos específica para o transporte de produtos químicos e agroquímicos embalados.

A tabela contempla toda a operação de transporte, custeando a coleta, o transporte propriamente dito e a entrega, em condições normais de operação, atendendo a toda a legislação aplicada a estes segmentos em especial a Lei 12.619.

O trabalho considerou também todas as peculiaridades do segmento, dado o impacto das adequações sobre a estrutura de custos das transportadoras, tais como:

- Necessidade de terminais com infraestrutura diferenciada;
- Segurança patrimonial do produto;
- Adequação ao programa SASSMAQ da ABIQUIM;
- Frota seguindo rígidos padrões para atenderem aos planos de gerenciamento de riscos;
- Retorno vazio;
- Equipe técnica especializada na segurança dos produtos e gestão das certificações, licenças e autorizações diversas demandadas pelo tipo de carga transportada em âmbito municipal, estadual e federal;
- Limitações de sinergias operacionais pela necessidade de assegurar a compatibilidade dos produtos transportados;
- Concentração de atividades ao longo do mês, sazonalidades etc.

Para não comprometer a referência de custos dos químicos embalados, produziu-se, em separado, uma tabela de referência para os agroquímicos embalados. As principais diferenças entre as duas, uma vez que ambos os produtos têm a mesma complexi-

dade, é a forte sazonalidade e perfil das entregas que o setor agrícola impõe, com reflexo significativo na diluição dos custos fixos ao longo do ano.

A outra característica deste segmento são as entregas em áreas rurais, em fazendas, cuja diferenciação foi contemplada nas generalidades.

No mais, a tabela traz todos os demais componentes tarifários: taxa de despacho, custo peso, custo valor e GRIS, com textos explicativos, sugestões de formas de cobranças e referências de custos.

Algumas das generalidades e serviços adicionais foram desenvolvidas para as atividades específicas do seguimento:

- **Serviço de Estiva (carga e/ou descarga):** para as operações de carga ou descarga que ocorrerem fora das dependências da transportadora e que fiquem sob sua responsabilidade.

Forma de cobrança: por unidade (volume, peso, etc) ou modelo aplicado nos pontos de coleta ou entrega, conforme o tipo de volume estivado.

- **TEAR - Taxa de Entrega em Áreas Rurais:** para ser utilizada no ressarcimento dos acréscimos de custos gerados pelas condições precárias das estradas (ex. não pavimentadas), consumo maior de insumos (combustível, peças, pneus, etc), além da diminuição da velocidade média (tempo maior para a execução do serviço de transporte).

Forma de cobrança: percentual do frete original.

- **Controles especiais para atender requisitos de rastreabilidade de produtos:** para cobrir custos de toda a infraestrutura aplicada a este processo, tais como: coletores de dados, softwares, etiquetas, treinamento, recursos adicionais para administrar o

processo, etc, quando não suportados diretamente pelos embarcadores. Neste caso, deve-se considerar também, a perda de produtividade da operação em decorrência do atendimento das particularidades decorrentes deste controle.

Tabela 2 – Planilha Referencial de Custos

Transporte de Produtos Fracionados (LTL)

De (km)	Até (km)	Químicos Embalados				Agroquímicos Embalados				Custo Valor (%)
		de 1 a 200 kg	de 201 a 500 kg	de 501 a 1.000 kg	acima de 1.000 kg	de 1 a 200 kg	de 201 a 500 kg	de 501 a 1.000 kg	acima de 1.000 kg	
		200	500	1.000	R\$ por ton	200	500	1.000	R\$ por ton	
1	50	30,58	62,37	94,01	80,47	47,91	97,72	126,09	126,09	0,20
51	100	38,68	78,89	127,24	101,79	59,10	120,53	155,52	155,52	0,20
101	150	46,78	95,41	153,89	123,11	70,28	143,34	184,95	184,95	0,20
151	200	54,88	111,93	180,54	144,43	81,47	166,15	214,39	214,39	0,20
201	250	62,98	128,45	207,18	165,75	92,65	188,96	243,82	243,82	0,20
251	300	71,09	144,98	233,83	187,07	103,84	211,77	273,25	273,25	0,25
301	350	79,19	161,50	260,48	208,38	115,02	234,58	302,68	302,68	0,25
351	400	87,29	178,02	287,13	229,70	126,20	257,39	332,12	332,12	0,25

5.001	5.200	865,00	1.764,14	2.845,38	2.276,31	1.199,89	2.447,15	3.157,61	3.157,61	0,60
5.201	5.400	897,40	1.830,23	2.951,98	2.361,58	1.244,63	2.538,39	3.275,34	3.275,34	0,60
5.401	5.600	929,81	1.896,31	3.058,57	2.446,86	1.289,36	2.629,62	3.393,06	3.393,06	0,60
5.601	5.800	962,21	1.962,40	3.165,17	2.532,13	1.334,10	2.720,86	3.510,79	3.510,79	0,60
5.801	6.00	994,62	2.028,49	3.271,76	2.617,41	1.378,84	2.812,10	3.628,52	3.628,52	0,60

Gerenciamento de Risco e Segurança - GRIS

Para todas as faixas

0,10%

0,10%

Taxa de Despacho

Para todas as faixas

55,00

80,00

Fonte: DECOPE/NTC&Logística - Jun/13

Forma de cobrança: por etiqueta impressa.

Como as demais tabelas criadas pela NTC&Logística, esta também tem como objetivo orientar e fornecer uma referência

de custo para as empresas que atuam neste segmento, valendo tanto para empresas transportadoras como para embarcadores. Destaque-se que os valores que constam na planilha não incluem ICMS e lucro. ◀

Tabela 3 – Planilha Referencial de Custos

Transporte de Produtos

Distância de ida		Químicos Embalados			Agroquímicos Embalados			Custo Valor (%)
		Caminhão Truck	Conjunto Cavalo 4x2+SR 3E	Conjunto Cavalo 6x2+SR 3E	Caminhão Truck	Conjunto Cavalo 4x2+SR 3E	Conjunto Cavalo 6x2+SR 3E	
De (km)	Até (km)	(14 ton) R\$/viagem	(25 ton) R\$/viagem	(30 ton) R\$/viagem	(14 ton) R\$/viagem	(25 ton) R\$/viagem	(30 ton) R\$/viagem	
1	50	977,70	1.456,13	1.656,09	1.311,33	1.601,00	1.810,65	0,15
51	100	1.236,71	1.782,37	1.834,62	1.617,43	1.960,93	2.206,01	0,15
101	150	1.495,72	2.108,60	2.185,81	1.923,52	2.320,86	2.601,38	0,15
151	200	1.754,74	2.434,84	2.537,01	2.229,62	2.680,79	2.996,74	0,15
201	250	2.013,75	2.761,08	2.888,20	2.535,71	3.040,72	3.392,10	0,15
251	300	2.272,76	3.087,32	3.239,39	2.841,81	3.400,65	3.787,46	0,20

5.201	5.400	28.692,12	36.363,54	39.061,13	34.063,49	40.113,45	44.114,29	0,55
5.401	5.600	29.728,18	37.668,49	40.465,90	35.287,87	41.553,17	45.965,73	0,55
5.601	5.800	30.764,23	38.973,44	41.870,68	36.512,25	42.992,89	47.277,17	0,55
5.801	6.000	31.800,28	40.278,39	43.275,45	37.736,63	44.432,60	48.858,62	0,55

Gerenciamento de Risco e Segurança - GRIS

Para todas as faixas	0,10%
----------------------	-------

Tabela 4 – Generalidades do Transporte

Tipo de cobrança	Forma de cobrança	Sugestão	
Taxa de Permanência da Carga no Armazém	por ton/dia ou fração	R\$ 17,00	
– seguro da carga durante a permanência	sobre o valor da mercadoria	0,20%	
Serviço de Estiva (carga e desgarca)	por tonelada	R\$ 15,00	
Cubagem	300 kg/m³	300 kg/m³	
Devolução	sobre o frete original	100%	
Reentrega	sobre o frete original	50%	
– até o valor do frete de R\$ 160,00 cobrar	por conhecimento	R\$ 80,00	
Estadia de veículos por tipo de veículo-custo		Diária	Hora parada
	Toco (3/4)	R\$ 537,63	R\$ 53,76
	Truck	R\$ 827,12	R\$ 82,71
	Conjunto (Cav. + Carreta)	R\$ 898,64	R\$ 89,86
	Carreta (3 eixos)	R\$ 269,59	R\$ 26,96
Pedágio para cargas fracionadas	100 kg ou fração	R\$ 3,30	
TDE - Taxa de Dificuldade Entrega	sobre o frete original	20%	
– até o valor do frete de R\$ 158,00 cobrar	por conhecimento	R\$ 30,54	
TRT - Taxa de Restrição ao Trânsito	sobre o frete original	15%	
– até o valor do frete de R\$ 97,00 cobrar	por conhecimento	R\$ 14,55	
TEAR - Taxa de Entrega em Áreas Rurais	sobre o frete original	20%	

Fonte: DECOPE/NTC&Logística - Jun/13

Tabela 5 – Principais Serviços Adicionais

Tipo de cobrança	Forma de cobrança	Sugestão
Serviço de Unitização ou Paletização de carga	por palete padrão PBR	R\$ 29,50
Taxa de Agendamento	sobre o valor do frete	20%
– até o valor do frete de R\$ 86,00 cobrar	por conhecimento	R\$ 17,00
Coletas/ entregas fora de dias e horários normais de operação	sobre o frete original	30%
– até o valor do frete de R\$ 1.656,00 cobrar	p/ coleta	R\$ 482,00
Controles especiais para atender requisitos de rastreabilidade de produtos	por etiqueta impressa	R\$ 1,20

Fonte: DECOPE/NTC&Logística - Jun/13

Fontes: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.portalpeg.eb.mil.br/downloads/faesp.pdf>
http://www.gp.usp.br/files/denru_agribrasil.pdf

MEGATRANZ

transports & heavylift

NOSSA VOCAÇÃO É SUPERAR DESAFIOS

COM INOVAÇÃO, CRIATIVIDADE E OUSADIA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS SUPERPESADAS.



Peso: 1.000 ton



Reboque com 480 pneus

• **MATRIZ GUARULHOS**
Av. Narain Singh, 1200
CEP 07250-000 - Guarulhos - SP - Brasil
Fone: + 55 (11) 2303 4000

• **FILIAL RIO DE JANEIRO - RJ**
Fone: + 55 (21) 2558 3445

• **FILIAL ITAGUAÍ - RJ**
Fone: + 55 (21) 2687 7908

www.megatranz.com
megatranz@megatranz.com

Por
Fernando
Giúdice *

Custo da operação logística

Aconselha-se dividir o processo logístico em células produtivas, cujos serviços prestados aos clientes possam ser medidos economicamente em cada uma das etapas do processo operacional. Em cada célula produtiva é possível encontrar a unidade de custo mais justa para a apropriação das despesas.

Ao operador logístico compete manter os clientes informados, em tempo real, a respeito do andamento dos serviços prestados nas etapas de coleta, armazenamento, processamento de pedidos e expedição, observando-se os prazos agendados para a entrega de mercadorias aos destinatários.

Além da transferência *on-line* de dados (pedidos e Notas Fiscais de simples remessa ao operador logístico), o cliente receberá, de volta, informações sobre pedidos atendidos e Notas Fiscais de vendas emitidas pelo operador logístico, referentes a mercadorias entregues aos destinatários.

Processo logístico

Inúmeras outras informações acessórias são diariamente produzidas pelo *software*, tais como:

- Toneladas recebidas dos clientes;
- Registros das Notas Fiscais recebidas discriminando peso, número de volumes; dimensões por volume; denominação de conteúdo; altura recomendada para empilhamento;
- Pedidos colocados pela contratante especificando espécie e quantidade de produtos; prazos para entrega; tipo de embalagem; destinatários das mercadorias;
- Relatório das mercadorias expedidas conten-

do: Notas Fiscais emitidas pelo operador logístico de acordo com o plano de distribuição fornecido pela contratante;

- Listagem dos conhecimentos de transporte emitidos, contendo: denominação da transportadora, razão social dos destinatários; peso das mercadorias transportadas; valor do frete; número de Notas Fiscais; número de despachos por *cliente*.

Esta massa de informações de “mão dupla” enseja o cálculo de vários indicadores de produção e de produtividade por cliente:

- Toneladas processadas no mês (t recebida + t expedida);
- Peso médio por volume: toneladas e quantidades de volumes que passaram por triagem, conferência e classificação;
- Relação entre a densidade média das mercadorias e a altura de empilhamento;
- Estoque médio: Peso das mercadorias por metro quadrado estocado;
- Toneladas por pálete movimentado no mês;
- Número médio de pedidos processados por Nota Fiscal emitida;
- Peso médio das mercadorias, por Nota Fiscal emitida;
- Quantidade de despachos, por tonelada expedida;

* Fernando Giúdice é Consultor de Organização de Empresa, desde 1972. Bacharel em Administração e pós-graduado em Gerenciamento Empresarial. Ex professor das Faculdades Oswaldo Cruz, ministrou cursos de Marketing e O.S.M (Organização, Sistemas e Métodos). Promoveu treinamento de Consultores quando na função de Diretor Técnico da Paes de Barros Associados, Engenheiros e Consultores. Nesta oportunidade, coordenou equipe de consultores para a elaboração de Manuais Técnicos que foram publicados pela Barroslearn Produções Didáticas Ltda. No cargo de Gerente Executivo da NTC – Associação Nacional dos Transportes de Carga e Logística foi palestrante em Convenções, Congressos e Seminários. Em 1982, dirigiu e coordenou a Pesquisa do Setor (TRC), que culminou com a publicação do primeiro Manual do Sistema Tarifário, com bases técnicas e científicas. Como articulista, colaborou na redação da Revista BR com artigos sobre organização de empresas, além da abordagem de temas relacionados às técnicas de custos e formação de preços. Atuou como Consultor em diversas empresas do setor de Transportes Rodoviário de Cargas, desenvolvendo Projetos nas áreas de Organização, Economia e Finanças.

- Toneladas processadas em relação à tonelagem expedida.

Como se pode depreender, existe diferenciação no grau de dificuldade operacional entre um cliente e outro, quer seja no manuseio das mercadorias, quer seja pelo uso maior ou menor de máquinas e equipamentos utilizados. Pode-se afirmar, portanto, que diferentes dificuldades operacionais têm custos diferenciados por cliente.

Centros de custos

As características dos produtos, tais como: dimensões das caixas de acondicionamento, tipos de embalagens, densidade, variedade de itens (SKU), pulverização de mercado com maior abrangência são fatores determinantes na diferenciação de custos entre um cliente e outro. Não se pode, por isso, simplificar a escolha das bases de custos, *tomando-se tão somente o peso movimentado e a ocupação da área do armazém* como medida para o cálculo dos custos operacionais.

Optando-se pela escolha de apenas duas bases de cálculo de custos, pela uniformização de critérios, corre-se o risco de favorecer clientes com operações mais complexas, em detrimento de outros, cujos processos são de natureza simples. Em outras palavras, o resultado econômico (preço/custo/lucro) fica distorcido, dando a falsa impressão de que clientes com maior exigência no processo operacional têm preferência e são os mais desejados pela Operadora Logística.

Aconselha-se dividir, o processo como um todo em células produtivas, identificadas como unidades de custos, mais comumente denominadas centros de custo, cujos serviços prestados aos clientes possam ser medidos economicamente em cada uma das etapas do processo operacional.

As aplicações de recursos, humanos, materiais e tecnológicos, em cada célula produtiva geram despesas correspondentes à produção elaborada. Em cada célula produtiva (centro de custo), é possível encontrar a unidade de custo mais justa para a apropriação das despesas incorridas no mês, por. exemplo: R\$/ t recepcionada; R\$/ volume manuseado; R\$/pálete

transportado; R\$/pedido processado, ou por Nota Fiscal emitida; R\$/metro quadrado, pelo espaço ocupado no armazém; R\$/despacho; R\$/t expedida; R\$/t. processada.

Portanto, a prestação de serviços logísticos, com base nos CD's e CDA's (centro de distribuição e centros de distribuição avançados), perpassa pelas diversas etapas do processo.

Recepção da mercadoria

A recepção de mercadorias compreende a transferência dos estoques da Indústria, do comércio, ou de outras atividades terciárias, para o terminal do operador logístico, mediante uso dos modais de transportes. Ao operador logístico compete descarregar, no terminal, as mercadorias recebidas dos clientes.

Unidade de medida de custos: R\$ por tonelada recebida no terminal.

Triagem e conferência

As mercadorias recebidas são conferidas, verificando-se quantidades e qualidade à vista dos dados contidos nas Notas Fiscais emitidas pela contratante. Efetuam-se, neste momento, registros de controle, separação de lotes por destino, identificação de local para estocagem, bem como etiquetagem conforme número de volumes contidos nas Notas Fiscais recebidas.

Unidade de medida de custos: R\$ por volume

Transporte Interno

Com o uso de carrinhos hidráulicos, carro elétrico sobre trilhos, empilhadeiras, paleteiras motorizadas, esteiras rolantes, esteiras elétricas, Munck, talhas, monta-cargas, etc., as mercadorias são transportadas para as áreas de estocagem, devidamente codificadas e sinalizadas, a fim de facilitar a sua localização, quando requisitado os serviços de processamento de pedidos.

Unidade de medida de custos: R\$ por pálete movimentado.

Estocagem

Os estoques de mercadorias armazenados fluem durante o mês, em volume e quantidades, dependendo naturalmente do fluxo de entradas

e saídas. A permanência das mercadorias no armazém por tempo variável ocupa áreas em metros quadrados, ou volume em metros cúbicos, de maneira diferente para cada cliente. O espaço ocupado no armazém depende principalmente do tipo de produtos estocados, da densidade das mercadorias e da altura de empilhamento recomendada pela contratante dos serviços. Durante o mês, há uma flutuação das quantidades estocadas, o que obriga o operador logístico a calcular o estoque médio (quantidade média de mercadorias estocadas durante o mês). É com base nesta medida que o cliente paga pelo uso do terminal.

Impropriamente, pode-se afirmar que “alugamos” ao contratante uma área, em metros quadrados, ou metros cúbicos, para a estocagem de suas mercadorias. Por isso, o custo do espaço ocupado (estoque médio) deve ser a ele debitado.

As despesas apropriadas são aquelas típicas de um depósito comum, tais como: aluguel, impostos e taxas municipais, manutenção do prédio, higiene e limpeza e vigilância. Trata-se de despesas fixas sem qualquer vinculação com o volume de carga movimentada. Unidade de medida de custos: R\$ por m² ou R\$ por m³.

Processamento de pedidos

Compreende a preparação de lotes de mercadorias, de acordo com as quantidades pedidas, que devem ser despachadas a cada cliente destinatário (cliente do embarcador). Providencia-se o acondicionamento e embalagem das mercadorias relacionadas nos pedidos, com a pronta emissão das Notas Fiscais de vendas em nome dos destinatários. Identificam-se os volumes, colocados à disposição do departamento de expedição, mediante marcação e etiquetagem pelo (código de barras). Temporariamente, as mercadorias ficam armazenadas até serem embarcadas. Antes do embarque das mercadorias, são emitidos os manifestos de cargas e os conhecimentos de transporte. Unidade de medida de custos: R\$ por pedido processado.

Expedição da mercadoria

Mediante prévia contratação de empresas de

transportes, o operador logístico programa o embarque das mercadorias que serão transportadas até os destinos registrados nos manifestos de carga. Elabora-se o mapeamento das entregas, por região geográfica onde estão localizados *clusters* de clientes.

Executam-se os serviços de carregamento e arrumação das cargas em caminhões adequados ao tipo de mercadoria. Finalmente, há registro eletrônico de dados de controle das mercadorias embarcadas, cujas informações, são repassadas ao contratante dos serviços logísticos por meio da transferência de dados, via *on-line*.

Unidade de medida de custos: R\$ por despacho.

Administração geral

Despesas de Infraestrutura e despesas administrativas são consideradas despesas fixas e semi-fixas, de valor constante. Por isso, não aumentam ou diminuem em proporção ao volume de produção processada no terminal de cargas. Como tal, estas despesas são diluídas igualmente por todos os clientes, com base na tonelage processada por cliente, durante o mês. Unidade de medida de custos: R\$ por tonelada processada.

Lembrar que tonelada processada é igual a: t recebida + t expedida

Sistemas

Os sistemas informatizados, tanto aqueles que processam dados quantitativos – volume de produção expressa nas suas diversas unidades de medida – quanto aqueles, que estimam o valor (preços e custos) das quantidades produzidas devem “conversar” entre si, num Sistema ERP perfeitamente integrado.

Os atuais sistemas logísticos (com processamento eletrônico) existentes no mercado cumprem muito bem as funções de processar dados físicos com o objetivo de atender perfeitamente às necessidades dos clientes. Oferecem úteis ferramentas, que produzem informações sobre o andamento dos serviços logísticos. Permitem acompanhar, em tempo real, a preparação e execução dos serviços em cada etapa do processo; informam sobre o andamento dos pedidos colocados até a sua etapa final – expedição



Mato Grosso, o maior produtor de grãos do Brasil, tem há 25 anos o SINDMAT como parceiro do seu desenvolvimento.

www.sindmat.org.br

Rua 05 - quadra 04 - casa 11 - Jardim Buriti
Cuiabá - MT | CEP 78090-640 | TEL: (65) 3027 5823

Centros de custos	Especificação - Cálculo de custos por toneladas
Recepção de mercadoria	Custo por t recepcionada x toneladas expedidas
Triagem e conferência	Custo por volume / peso médio por volume
Transporte interno	Custo por pallet / peso médio por pallet
Estocagem	Custo por m ² / peso por metro quadrado ocupado
Processo de pedidos	(Custo por pedido x n° de pedidos p/ NF) / peso p/ NF
Expedição de mercador	Custo por despacho x n° despachos por tonelada expedida
Administração Geral	(Custo p/ t processada x t processada) / toneladas expedidas

e distribuição das mercadorias aos clientes destinatários. São sistemas eficientes para medir eventuais desvios de planejamento, diante da constante troca de informações entre a contratante e o contratado. Pode-se dizer até que o controle documentado é eficaz e eficiente, mas *não produz a estimativa de valor econômico das atividades operacionais.*

As bases e os ingredientes físicos necessários ao cálculo de custos estão contidos na massa de informações processadas: são quantidades, volumes e toneladas trabalhados em cada etapa do processo produtivo, com possibilidade clara de se obter indicadores de produtividade, valiosos elementos para o cálculo de custo por cliente.

Concorrem para a apuração de custos pelo menos dois outros sistemas informatizados – a contabilização das despesas por centro de custos e processamento da folha de pagamento. São as fontes e os principais *inputs* monetários, na geração dos custos por unidade produzida. Estes dois sistemas devem conectar-se, e fazer um link com o sistema logístico integrado para o cálculo do valor dos serviços e consequente cálculo de custos.

Para tanto, é preciso redesenhar o Plano de Contas contábil, mediante classificação das contas de despesas por centro de custos. Pela entrada de Notas Fiscais de compras, de materiais e serviços, as despesas serão lançadas diretamente nos centros de custos.

Força de trabalho

A força de trabalho empregada no processo depende da correta lotação de pessoal em cada célula produtiva. Por isso, é importante definir a locação de funcionários aos centros de custos, em quantidade de pessoas e respectivas

funções, para compor o efetivo necessário ao desempenho das atividades e tarefas a eles incumbidas. Isto se faz mediante prévio cadastramento de pessoal nos centros de custos. Portanto, as despesas com pessoal serão contabilizadas em cada centro de custos definidos no Plano de Contas. É preciso lembrar que o sistema de Folha de Pagamento e o Sistema Contábil estejam sincronizados e perfeitamente integrados.

Assim, as despesas mensais apropriadas a cada centro de custo serão divididas pela produção mensal apurada em cada etapa do processo, obtendo-se o custo unitário – unidade de medida econômica, tipificada pelo custo médio por unidade produzida.

É possível reduzir as diversas unidades de custos, próprias de cada centro de custos, em uma *única base de cálculo*, ou seja: *em reais por tonelada* pela simples aplicação de fórmulas (ver tabela).

Os indicadores de produção e de produtividade são calculados especificamente para cada cliente, de acordo com a movimentação das mercadorias em todas as etapas do processo. Esta condição, explica e garante a diferenciação de custos operacionais entre um cliente e outro.

O custo por tonelada, em cada etapa do processo (calculado para cada cliente), será aplicado sobre a *tonelagem expedida* para cada cliente contratado. Dessa forma, não são considerados os custos de *serviços em elaboração* ao longo do processo; já que o custo da produção em andamento passa de um mês para o outro, e se for considerado, certamente contaminará o resultado econômico. Portanto, custo e resultado são calculados sobre serviços terminados (acabados), referentes a mercadorias despachadas e entregues aos destinatários. ■



35

Anos de Sucesso no Transporte

Nosso foco, nosso profissionalismo, nossa tradição e nossa experiência são os ingredientes para crescer com sustentabilidade e continuar nossa trajetória no setor de logística e transportes, figurando como uma empresa moderna, que adota as melhores práticas e que está sempre em busca da excelência.

Estes são os nossos diferenciais para atender nossos clientes em serviços logísticos e de transporte de cargas no Centro-Oeste e no Norte do Brasil.

MIRA Transportes, com você há 35 anos



SAIBA MAIS SOBRE O
MIRA TRANSPORTES
Baixe um leitor de QR Code
e acesse nosso conteúdo.

(11) 2142-9000 | www.mira.com.br

 **MIRA**
Transportes

Transporte de Qualidade para o Centro-Oeste e Norte

NTC&LOGÍSTICA

Todo ano as áreas especializadas da NTC&Logística buscam as melhores formas de atuação para defenderem os interesses do setor e de seus associados. Em 2013, grande parte deste trabalho ficou em torno da Lei do Motorista, que gerou debates em audiências públicas e lotou eventos em todo país, além de fomentar a elaboração de pesquisas e planilhas técnicas pelo DECOPE e direcionar a maioria das atividades do escritório em Brasília.

Além disso, para comemorar seu aniversário de 50 anos, a entidade realizou diversos eventos de norte ao sul do Brasil, mas isso não bastou. Foi até Punta Del Este, um dos dez balneários mais famosos do mundo para promover o Encontro ComJovem – Jovens e Líderes da NTC&Logística, que chegou à sua sexta edição.

Em um ano de comemorações, também esteve presente na 19ª Fenatran, na maior edição de sua história, com recorde de público, expositores e negócios, onde entregou a Medalha de Mérito do Transporte NTC a oito homenageados.

Outro destaque do ano foi a continuação das atividades do Centro Cultural Palácio dos Transportes, que já beneficiou mais de sete mil pessoas e só tende a crescer em 2014.



Por
Renata
Cerolini

NTC&Logística: cada dia mais forte e mais atuante no país

As áreas técnicas da NTC trabalharam firme para o fortalecimento da entidade em território nacional

Os departamentos especializados da NTC&Logística estão sempre em busca das melhores formas de atuação para defesa dos interesses do setor e de seus associados. Em 2013, grande parte deste trabalho girou em torno da Lei do Motorista, que motivou debates em audiências públicas, além de fomentar a elaboração de pesquisas e planilhas técnicas e direcionar a maioria das atividades lideradas pelo escritório de Brasília.

Atenta às necessidades do setor de transportes e com 50 anos de história, a NTC&Logística, no ano de seu cinquentenário, marcou forte presença em todo país.

Com escritório na capital federal há muitos anos, a associação reforçou e fortaleceu seu papel como entidade nacional, debatendo leis, participando de comissões, seminários, audiências públicas, e reuniões técnicas ligadas ao TRC em âmbito federal.

Conquistas nacionais

A desoneração da folha de pagamento do setor de transporte rodoviário de cargas foi um dos destaques de 2013, resultado de um intenso trabalho de negociação da NTC&Logística em parceria com a CNT (Confederação Nacional dos Transportes) e Federações com o Ministério da Fazenda. A partir de janeiro de 2014 as empresas passarão a recolher 1% sobre o seu faturamento em substituição à atual contribuição de 20% sobre a folha de pagamento. Esta legis-

lação ficará em vigor até o dia 31 de dezembro do mesmo ano.

Os transportadores de produtos perigosos também obtiveram uma grande conquista com os trabalhos realizados pela NTC&Logística. O IBAMA vem trabalhando para que, em breve seja criado um Sistema Nacional de Transporte de Produto Perigoso. Enquanto este sistema ainda não é criado, desde 2011 a Lei Complementar 140 estabelece a cooperação entre a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios em relação a uma licença única ambiental para as empresas de transporte de produtos perigosos. A lei considera o licenciamento ambiental para o transporte interestadual uma responsabilidade da União reduzindo a burocracia existente até então e facilitando a verificação das licenças durante barreiras estaduais de fiscalização, além de reduzir os custos com tais documentos.

Outro tema muito debatido ao longo do ano foi a Lei 12.619/2012. A Lei do Motorista, como é conhecida, é considerada um marco regulatório para o setor e foi amplamente analisada no Congresso Nacional em virtude da criação de uma Comissão Especial na casa.

Contrária a muitos pontos defendidos nesta comissão, a NTC&Logística manifestou publicamente sua posição em defesa de aperfeiçoamentos da lei. Não só em razão dos vetos que ocasionaram a falta de projetos

considerados essenciais para a sua aplicação, mas também para a correção de distorções nela contidas, que dificultam sua perfeita interpretação e aplicação. Desta maneira, a entidade trabalha ao lado do Ministério Público do Trabalho e da Casa Civil em busca de sua perfeita compreensão e aplicação. Por meio deste intenso trabalho, tramitam hoje no Congresso projetos visando o aperfeiçoamento da lei e a flexibilização de algumas regras para viabilizar seu efetivo cumprimento.

Jurídico

Reativada no início deste ano, a Comissão de Assuntos Jurídicos da NTC – Comjur, que congrega advogados que assessoram sindi-

catos, federações e associações filiadas à entidade, tem como objetivo debater os principais assuntos ligados à área jurídica no setor.

Em 2013, diversos temas foram tratados na comissão, entre eles a Lei 12.619, como as negociações coletivas ano 2013/2014, que têm como objetivo aperfeiçoar tópicos da lei, visando a atender os interesses dos associados. Ainda dentro do aspecto da Lei do Motorista, foram debatidas e avaliadas as medidas de fiscalização realizadas pelo Ministério Público do Trabalho e Emprego, Ministério Público do Trabalho e Polícia Rodoviária Federal nas empresas de transporte em relação à aplicabilidade da lei e contratação de transportador autônomo de cargas.

Autoridades e empresários na FENATRAN 2013





Encontros, Fóruns e Seminários

Representante direta de mais de 3.500 empresas de transporte que operam uma frota superior a 1,5 milhão de caminhões e responsável por mais de um milhão de postos de trabalho, a NTC&Logística realizou mais de 15 Seminários Itinerantes com sua Comissão de Jovens Empresários - ComJovem – por todo país. Durante os eventos, temas como cálculo de frente, a nova lei do motorista, terceirização, “driving innovation”, renovação de frota, entre outros, foram amplamente debatidos entre os presentes.

Com o objetivo de reunir jovens empresários e lideranças do setor para planejar e pensar o futuro do transportador, a entidade esteve presente em cidades de doze estados. A ComJovem também realizou o III Congresso Técnico ComJovem – Olhar Empresarial, em Brasília, onde reuniu mais de 50 integrantes para tratar o papel do jovem empresário de transportes no cenário político e econômico nacional.

Em sua sexta edição, o Encontro Nacional da ComJovem – Jovens e Líderes da NTC&Logística, realizado em um dos dez balneários mais famosos do mundo, Punta Del Este, no Uruguai, reuniu grandes lideranças e empresários do setor de transportes durante três dias no Resort, Hotel e Cassino Conrad. O tradicional evento contou com uma programação especial voltada à interação e reunião de todas as gerações de empresários.

Ao chegarem em Punta Del Este, os participantes do encontro foram recepcionados com uma abertura solene, seguida por um coquetel e jantar festivo. No mesmo dia, todos tiveram a oportunidade de apreciar a abertura da Exposição de Novas Tecnologias para o TRC, no próprio hotel. No segundo dia de evento, Clóvis Tavares, palestrante com mais de 25 anos de experiência e com quatro prêmios Top of Marketing, falou sobre o comportamento dos clientes e as formas de ação para aumentar a segurança e a criatividade em cada abordagem de venda na palestra “O Jogo das Vendas”.

Diferentemente dos encontros anteriores, nesse mesmo dia aconteceu o Fórum de Discussão do TRC, em que os participantes debateram temas do setor, como a desoneração fiscal, terceirização de mão de obra e um balanço sobre a aplicação da Lei 12.619, apresentados pelo presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, juntamente com seu vice-presidente, José Hélio Fernandes, além de Marcos Aurélio Ribeiro, Narciso Figueroa Jr., Valdete Marinheiro e Gildete Menezes. O Fórum também contou com a presença de Baldomero Taques Neto, Ana Carolina Ferreira Jarrouge e Roberta Fiorot, membros da coordenação da ComJovem Nacional.

O palestrante convidado José Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-venda da MAN Latin America, apresentou o tema “Oportunidades sob medida” no terceiro dia do evento. A palestra de Helder Moreira, ministrada no mesmo dia, fez uma analogia bem estruturada com informações e conteúdos médicos, científicos e psicológicos, levando a reconhecer a realidade transpessoal do ser humano. O objetivo da apresentação foi melhorar o desempenho nas relações pessoais e profissionais dos participantes.

O VI Encontro Nacional da ComJovem – Jovens e Líderes da NTC&Logística contou com o patrocínio das empresas Apisul,



O Sistema e-FRETE de gerenciamento de transações eletrônicas conta com uma das mais modernas e seguras tecnologias do mundo: através do uso de telefonia móvel celular, uma tendência mundial para transações financeiras, o Sistema e-FRETE não utiliza papel (processo totalmente eletrônico), e pode ser operado sem o uso de qualquer tipo de cartão plástico.

O Sistema e-FRETE é a melhor solução do mercado para pagamento eletrônico de fretes (PEF)

Melhor para os transportadores/embarcadores:

- * Emissão de CIOT gratuito integrado via *webservice*;
- * Serviço cobrado por TARIFA, com valor fixo em R\$;
- * Não impõe a comprar de cartões;
- * Oferece mais segurança na contratação de terceiros;
- * Sistema de controle informatizado de documentos de quitação, com rastreabilidade.



Melhor para os usuários/motoristas:

- * Permite uma transferência sem custo por frete recebido, independente do prazo legal de 15 dias;
- * É um meio de pagamento rápido e seguro;
- * Suporte 24h através de 0800
- * Oferece informações sobre recebimento de fretes, transações (saque ou consumo) e saldo atualizado através do celular.

Melhor para a rede credenciada:

- * É a solução eletrônica com a menor taxa;
- * Reduz a burocracia e aumenta a segurança;
- * Não tem custo de adesão nem mensalidade.

CADASTRO NACIONAL DE IDENTIFICAÇÃO BIOMÉTRICA:

Com identificação por foto e impressão digital.

Única Administradora habilitada pela ANTT que permite a emissão de **CIOT gratuito integrado.**

Acesse www.efrete.com ou ligue (48) 3027-2900

O serviço das administradoras de PEF independe do valor do frete, se você ainda paga taxa (%), entre em contato conosco.

Cummins, Iveco, MAN Latin America, Mercedes Benz, MiX Telematics, Omnalink Scania, Sascar e Totvs.

Além dos eventos da ComJovem, a NTC&Logística realizou ainda workshops, seminários e conferências que trataram de sustentabilidade, legislação, transporte internacional, roubo de cargas, entre outros.

O ano de 2013 também foi ano de Fenatran. A Feira Nacional do Transporte foi considerada a maior da história, tanto em número de expositores como de visitantes. E para comemorar este marco, a NTC&Logística esteve presente com estande comemorativo dos seus 50 anos, que foi palco de reuniões e debates sobre os próximos passos do setor, reunindo empresários, executivos e sindicatos, além dos membros da ComJovem, que realizaram uma Reunião Nacional no primeiro dia da feira para debater temas relacionados à logística e ao transporte.

Neste ano, a entrega da Medalha de Mérito do Transporte NTC ganhou um evento especial, simultaneamente à Fenatran. Os homenageados: Adriano Lima Depentor, Altamir Filadelfi Cabral, Edmara Claudino dos Santos, Elza Lúcia, Gildásio Vilela de Castro, Haroldo Rodolfo Zacarias, Deputado Mauro Ribeiro Lopes, Vicente Aparício y Moncho e o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro – Sindicarga, em comemoração aos 80 anos da entidade, receberam suas medalhas em um almoço que reuniu os principais empresários e líderes do setor.

Um evento de grande destaque, que também ocorreu durante a Fenatran, foi a 2ª Conferência ECO Transporte & Logística, que teve como objetivos debater a relação entre transporte e meio ambiente de maneira diferenciada e apresentar tendências, novas tecnologias, soluções e alternativas sustentáveis para o transporte rodoviário de cargas. Durante dois dias, foram tratados temas

como eficiência energética, intermodalidade, gerenciamento de fornecedores, renovação de frota e logística reversa foram amplamente debatidos.

Centro Cultural

Em funcionamento desde agosto de 2012, o Centro Cultural Palácio dos Transportes - CCPT – já beneficiou em seus programas cerca de sete mil pessoas diretamente. Com uma programação voltada para a comédia e as formas mais populares da cultura, o centro conta com diversas atividades organizadas em programas com atuação nas áreas de estímulo à leitura; música e dança; artes cênicas; exposições; audiovisual e oficinas culturais. Sua programação abrange o público de todas as gerações, desde crianças e adultos, até a terceira idade, além de ser gratuita e amplamente divulgada.

Em 2014, o CCPT pretende ampliar seu projeto da Biblioteca Volante levando a literatura, em um sistema porta a porta, para sete cidades próximas a São Paulo.

Transporte Internacional

A Comissão Permanente de Transporte Internacional da NTC&Logística – COM-TRIN, coordenada por Ademir Pozzani, e liderada por Sonia Rotondo, diretora executiva de Transporte Internacional e Multimodal da NTC&Logística, realizou, ao longo do ano, dez reuniões. Durante estes encontros foram debatidos assuntos de interesse do associado que atua com transporte internacional, sendo os mais destacados: fiscalização no transporte rodoviário internacional de cargas; restrição à importação promovida pelo governo argentino; seguros; tempo de direção e jornada de trabalho no transporte internacional; seguros e cenário econômico – relações comerciais, estadias e trânsito aduaneiro.

Durante estas reuniões estiveram presentes

representantes do Governo Federal, Agência Nacional dos Transportadores Terrestres – ANTT, Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, Ministério dos Transportes e Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Além dos encontros, o departamento realizou o *workshop* “Roubo de Cargas e Garantias Aduaneiras no Transporte Internacional de Cargas”, paralelamente à Fenatran, em São Paulo. O evento debateu temas como o cenário do roubo de cargas no Brasil e na Argentina, onde o assessor de segurança da NTC&Logística, Coronel Paulo Roberto de Souza, explicou que “o perfil dos roubos de cargas na Argentina não é diferente do Brasil. Lá, o principal local de abordagem acontece nas estradas e não nos pontos de fronteiras e aduanas, como muitos imaginam”, salientou. O coordenador da Comtrin, Ademir Pozzani, também esteve presente.

Na segunda parte do workshop, o assessor técnico de transporte internacional da NTC&Logística, Josemar Dalsochio, falou sobre garantias para concessão do trânsito aduaneiro. O evento contou com a presença de representantes da Receita Federal, ANTT, DPRF, Fenseg – Federação Nacional das Empresas Seguradoras, IRU – International Road Transport Union e da FADEEAC – Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas.

Ao longo do ano, a Comtrin participou de diversos eventos na Confederação Nacional da Indústria debatendo questões sobre o transporte internacional, além de reuniões promovidas pelo instituto Aliança Procomex, em São Paulo e Brasília, com o objetivo de agilizar e simplificar o trânsito aduaneiro de importação e exportação. Esteve na reunião bilateral Brasil/Peru, ocorrida em Assis Brasil e Rio Branco (AC), onde estreitou o relacionamento com empresários peruanos visando a identificar oportunidades de operação para as empresas brasileiras. Marcou presença também na reu-

nião promovida pela Câmara interamericana de Transporte - CIT – em Montevidéu, no Uruguai. O encontro, realizado na sede da Associação Latino-Americana de Integração – ALADI, contou com a participação da IRU, para discutir o Carne TIR.

Outra participação importante da NTC&Logística foi seu apoio à expedição da “Rota da Integração Latino-Americana – Unindo Povos, ligando Oceanos”, que saiu de Campo Grande (MS) e foi até o Chile, passando pela Bolívia. A viagem teve como objetivo analisar a viabilidade da construção do Corredor Rodoviário Bioceânico, que pretende escoar a produção do Centro-Oeste do Brasil por meio dos portos chilenos.

Gestão, Pesquisas e Mercado

O TRC vive um momento muito particular nos últimos anos e, atenta a estas mudanças, a NTC&Logística, por meio do Departamento de Estudo Técnicos e Pesquisas – DECOPE, coordenado por Neuto Gonçalves dos Reis, elaborou uma pesquisa inédita para entender o cenário econômico atual das empresas de transporte.

Em busca de informações para colaborar com o crescimento do setor, a pesquisa do DECOPE ouviu mais de 280 empresas com o objetivo de identificar suas realidades em relação à mão-de-obra, preço do frete, Lei 12.619, entre outros assuntos. Segundo a pesquisa, o desempenho financeiro das empresas em 2012 teve queda de aproximadamente 2,9% em geral, sendo que 48% das empresas alegaram que houve melhora.

Em relação às perspectivas de mercado para os próximos anos, as empresas sinalizaram alguns fatores que podem prejudicar o crescimento esperado, como a falta de mão-de-obra, apontada por 37% dos entrevistados, e a desconfiança no mercado, com 20%. Em contrapartida, 35,7% das empresas acham que o valor real do frete irá melhorar, 42,4%

acreditam em estabilidade deste valor e apenas 21,9% veem um cenário de queda para os próximos anos.

Outro levantamento realizado anualmente pelo DECOPE foi a defasagem no valor do frete. A pesquisa realizada com empresas transportadoras indicou diferença de 14,58% entre os preços praticados e os custos calculados pelo DECOPE em 2013. Este valor é decorrente da inflação dos insumos utilizados e das defasagens acumuladas ao longo dos últimos anos. Apesar de a diferença estar diminuindo, ela ainda é de quase 6,0% (5,68%), mesmo descontada a inflação média do período de 8,9%.

Observando este cenário, o DECOPE realiza, desde o ano passado, palestras sobre Noções Básicas de Cálculo de Fretes – Situações Práticas, ministradas nos Seminários Itinerantes ComJovem, com o objetivo de levar aos jovens empresários noções básicas de formação de custos, dando oportunidade para a troca de experiências entre os presentes.

Em 2013, além de pesquisas e planilhas, o departamento técnico também esteve fortemente presente em reuniões e palestras fora da entidade. A convite da Câmara Americana de Comércio – AMCHAM, Neuto Gonçalves dos Reis ministrou palestra na AMCHAM Business Center sobre os impactos da Lei do Motorista nos custos operacionais das empresas voltadas aos embarcadores.

Houve também, mais recentemente, uma reunião com a participação do DECOPE e dos transportadores de medicamentos com o objetivo de apresentar estudo, desenvolvido pela empresa de consultoria Jogsolutions juntamente com a NTC&Logística, que mostra as grandes mudanças que ocorreram no transporte de medicamentos nos últimos cinco anos, exigindo das empresas que operam nesse segmento grandes investimentos em mão-de-obra, veículos e infraestrutura (terminais). Este estudo apresentou claramente que

as transportadoras estão incorporando atividades antes exercidas por distribuidoras e redes de farmácias sem reciprocidade da remuneração, causando graves prejuízos ao setor.

O departamento também criou, a pedido dos associados, tabelas de custos referenciais de Transporte de Silos e Granéis Sólidos, tabela de Transporte de Produtos Químicos, Agroquímicos e Embalados, como forma de normatizar as empresas com relação à formação de custos dessas atividades.

Nesse período, também foram elaborados artigos dos assuntos mais relevantes, tais como: “O Impacto da Lei 12.619 sobre os Custos Operacionais do TRC”, “O Impacto dos Reajustes do Preço dos Combustíveis sobre os Custos Operacionais do TRC”, “Panorama sobre a Economia Brasileira e o Setor do TRC”, “Impactos dos Reajustes dos Salários sobre os Custos de Transporte Rodoviário de Cargas”, entre outros.

Segurança

A área de segurança da entidade, coordenada pelo assessor da NTC&Logística, Coronel Paulo Roberto de Souza, trabalhou durante todo ano na apuração dos dados de Roubo de Cargas no cenário nacional, que apresentaram um aumento de mais de mil ocorrências, em comparação com o ano anterior, registrando um total de 14.400 roubos no país em 2012. Foi registrado também um aumento no valor de mercadorias furtadas em R\$ 40 milhões, totalizando um prejuízo de R\$ 960 milhões.

Para reduzir estes números, o departamento está trabalhando junto às Assembleias Legislativas na criação de leis estaduais que inibam a recepção de carga roubada, como o Projeto de Lei 885/2009, que tramita no Estado de São Paulo. O PL tem como objetivo caçar o ICMS das empresas envolvidas na interceptação de cargas. ■

A gente sempre leva o melhor para você



Especialista no transporte de cargas fracionadas de alto valor agregado, a Jamef garante segurança total à sua encomenda, da coleta à entrega.

Transportamos **confeção, calçados, cosméticos, eletroeletrônicos, informática, editoriais, autopeças** e muito mais para todo o Brasil.

Tudo com atendimento individualizado, comprometimento e cuidado com a carga, agilidade na coleta e na entrega, frota moderna e monitorada via satélite 24 horas, 7 dias por semana.

Acesse nosso site e saiba porque a gente sempre leva o melhor para você.



Baixe um leitor de QR CODE e saiba mais.



www.jamef.com.br

FENATRAN



Por
Márcia
Pinna
Raspanti

Destaques da 19ª Fenatran

Com um número impressionante de expositores, a feira trouxe muitas novidades para o setor de transporte rodoviário de carga, nos mais diferentes segmentos

A 19ª Fenatran foi uma ótima oportunidade para conhecer o que há de mais novo no setor de transportes. Os destaques são muitos e estão em todas as áreas do mercado: veículos leves e pesados, implementos, pneus, tecnologia, peças e acessórios. Entre os caminhões, os extrapesados chamam à atenção. O segmento promete movimentar mais de R\$ 14 bilhões em vendas no Brasil em 2013. Em meio às já tradicionais montadoras que atuam no Brasil, novas marcas – como a holandesa DAF e a chinesa Metro-Schacman – mostram que estão dispostas a concorrer no mercado.

No segmento de caminhões com capacidade para mover até 250 toneladas, destacamos: o Actros 4160 AK SLT, da Mercedes-Benz, com tração 8X8; o R Highline 620 8X4 da Scania; já a Volvo trouxe da Suécia o FH16 750, o caminhão mais potente do mundo, com seu motor de 16 litros e 750 cavalos. MAN, Iveco e DAF também exibiram novidades. Na marca alemã, o TGX 29.480 tem 480 cv. A Iveco apresentou o Hi-Way, o último lançamento da fábrica mineira de Sete Lagoas. E os holandeses da DAF comemoraram a apresentação do extrapesado XF 105 “made in Brazil”, o primeiro produto da unidade industrial de Ponta Grossa, no Paraná.

A International Caminhões trouxe para Fenatran os modelos vendidos no Brasil: DuraStar e 9800i. Fabricados em Canoas, Rio Grande do Sul, possuem mais de 65% de

índice de nacionalização e atendem, integralmente, a política de financiamento estabelecida pelo Finame e ao programa do governo Inovar Auto.

Veículos mais leves também marcaram presença. O VUC HD 78 e o furgão HR foram os destaques da Hyundai. Nesse conceito urbano, além de mostrar os caminhões leves Cargo 816 e Cargo 1119, a Ford mostrou o novo furgão Transit, que será lançado no Brasil em 2014. A Fiat apresentou os compactos de carga Uno Furgão e Fiorino, enquanto a Renault mostrou versões do furgão Master. Além de novos produtos, alguns aproveitaram para anunciar investimentos. A Mercedes pretende investir R\$ 1 bilhão até 2015 em suas unidades industriais brasileiras.

Alumínio

O setor de implementos rodoviários foi outro destaque. A Randon expôs a sua Linha R, constituída de graneleiro, sider, frigorífico, furgão, carrega tudo e basculante. A temake-ria móvel, apresentada pelo Grupo VIC, e o estúdio-cozinha móvel, da Truckvan, fizeram sucesso. A Linha Alumínio da Librelato foi amplamente testada na Europa, com alta tecnologia e desenvolvida para rodar as estradas brasileiras. Outra novidade é a Carroceria Metálica Coletor Compactador de Lixo. Todos os modelos da Librelato apresentados na Fenatran pertencem à linha Horizon (leves e pesados).



Abertura oficial da 19ª FENATRAM com a presença do Governador de São Paulo, Geraldo Alckim e do Senador Clésio Andrade

A Noma também apostou no alumínio em seu mais novo produto. Com um projeto idealizado pela ABAL (Associação Brasileira do Alumínio), a tradicional fabricante de implementos lança no mercado uma carroceria aberta totalmente produzida em alumínio. O produto promete mais leveza, resistência mecânica e lucratividade ao transportador. A Rodofort fez o lançamento da nova carroceria de bebidas que, em um primeiro momento será oferecido nas dimensões de dez pallets rebaixados, sendo 100% alumínio e parafusado entre os perfis.

A Pastre trouxe novos modelos de implementos rodoviários, ainda sem similares no País, de acordo com a empresa: a Caçamba Basculante Trilateral; o Semirreboque Multisider, fruto de uma parceria com a italiana Cra-

maro; o Semirreboque Live Bottom, um implemento que promete revolucionar o mercado de transportes a granel no Brasil. Já o Semirreboque Transporte de Pás Eólicas, apesar de ter similares no mercado brasileiro, utiliza tecnologia embarcada.

A Facchini apresenta o guindaste modelo F 23, biarticulado sobre base giratória com lança telescópica hexagonal em quatro lances de acionamento hidráulico e dois lances de acionamento manual; o Semirreboque Lonado foi desenvolvido para o transporte de carga paletizada, agilizando a carga e descarga pela lateral. A Carroceria para Transporte de Bebida e Mista é rebaixada para transporte de dez paletes de bebidas.

A Rossetti também trouxe vários lançamen-

tos à Fenatran 2013. O primeiro deles é um semirreboque “Vanderleia”, com capacidades de 20 a 46 metros cúbicos para atender as plantas de mineração e construção. A empresa apresentou ainda um rodotrem, que pode levar até 74 toneladas de peso bruto total (PBT). Esse implemento será disponibilizado na versão de carga geral, com capacidades de 20, 30 e 35 metros cúbicos, e na versão graneleira, com capacidades de 30, 32 e 35 metros cúbicos. A Rossetti exibiu também alguns destaques da sua linha de produtos, como os furgões de alumínio e semirreboques; além das caçambas basculantes de pequeno porte para caminhões VUC, disponíveis em tamanhos que vão de um a cinco metros cúbicos, e da caçamba meia cana com balança embarcada.

A RodoLinea apresenta o basculante “modelo Bica”, um implemento rodoviário que está sendo produzido na nova fábrica da empresa, em Jaguariaíva, no Paraná. O basculante apresenta um formato de caixa de carga e suspensão diferenciado. Com sistema fixo, a estabilidade do equipamento é maior. O ‘modelo Bica’ da RodoLinea utiliza estabilizador central e articulação na traseira extra larga, garantindo a estabilidade e segurança do basculamento.

Pneus

A Pirelli trouxe mercado brasileiro a nova gama de pneus radiais 01 Series. Os novos produtos, desenvolvidos no Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da fabricante no Brasil, em Santo André, no ABC Paulista, com base na tecnologia elaborada na matriz italiana, configuram a renovação de toda a linha destinada a atender a todas as aplicações de caminhões e ônibus. Composta por produtos para cada tipo de veículos de cargas, transporte de passageiros, emprego

misto e urbano, a nova gama foi desenvolvida tendo em vista as peculiaridades das condições sul-americanas e substituirá gradualmente toda a linha de produtos.

Com investimento de aproximadamente US\$ 200 milhões no Brasil entre 2012 e 2015, os novos pneus serão produzidos na fábrica de Santo André, e em Gravataí, no Rio Grande do Sul, com processo industrial desenvolvido especialmente para o segmento de transporte. A nova linha de pneus chega ao mercado com o apoio da recém-lançada plataforma de serviços Fleet Solution, um pacote completo de apoio que a Pirelli oferece às frotas com foco em sustentabilidade e redução de custos operacionais. Além disso, esta linha conta com o sistema original de reconstrução da Pirelli, chamado Novatec, que oferece a toda gama de pneus de carga produzidos pela fabricante exatamente a mesma qualidade do produto original além da garantia de fábrica até a terceira reforma.

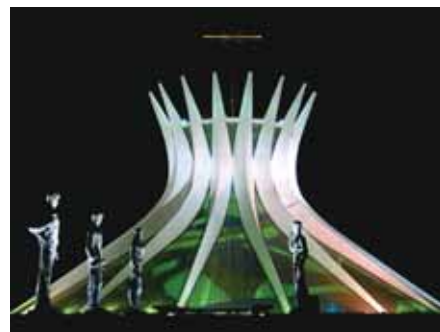
Tecnologia

A BGMRodotec exibiu novas integrações do software para gestão de transportes Globus, que oferece acesso através de smartphones e tablets. A Wabco lançou o Programa Semirreboque Inteligente, conjunto modular de 40 funções baseadas em inovações e tecnologias que garantem maior eficiência, segurança e facilidade de operação aos semirreboques. Outros destaques da marca são: soluções de sistemas de freio antitravamento (ABS) e um pacote de tecnologias verdes que ajudam a poupar combustível, otimizam a recuperação de energia e reduzem peso.

A 3T Systems mostrou quatro soluções com objetivo de combater a falta de segurança nas estradas por meio de rastreamento, monitoramento de cargas, gestão logística para

Sindibras

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS NO DF



O fim de um grande desafio marca o início de outros e a história da NTC&Logística, que comemora nesta oportunidade, os seus 50 anos de atividade está permeada por eles.

Ela venceu obstáculos e conquistou vitórias, agregando valor ao transporte de cargas.

Resgatar esta história é de extrema importância. Nestas cinco décadas a NTC&Logística, trabalhou, ganhou reconhecimento e importância para a categoria que representa, e manteve os transportadores unidos em torno dos seus ideais.

A diretoria do Sindibras – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no DF sente-se honrada em participar deste momento e orgulhosa por ter feito parte deste passado glorioso, e assim, continuar contribuindo com o fortalecimento do transporte de cargas no país.

Diretoria:

Presidente: Juvenil Martins de Menezes Filho

Vice-Presidente: Hélio Camilo Marra

1º Secretário: Leoberto de Souza Nava

2º Secretário: Luis Carlos Machado Barros

1º Tesoureiro: David Antonio de Oliveira

2º Tesoureiro: Fábio Belarmino Valença

Diretor Institucional: Geraldo Magela de Andrade

veículos, gestão comportamental, além de dispor de equipamento de inteligência embarcada para operações de gerenciamento de riscos. A Sascar exibiu o Cargo Tracck, uma solução que permite localização e recuperação de cargas por meio de iscas. Essas iscas são rastreadores, customizados que proporcionam melhores estratégias entre os itens transportados e, consequentemente, altos índices de recuperação. O sistema permite cobertura nacional via radiofrequência, inclusive em locais fechados, com sigilo absoluto da operação. A novidade atende principalmente a companhias dos setores de eletroeletrônicos e farmacêuticos.

A Navig trouxe seu simulador para treinamento de motoristas. Instalado em uma unidade móvel, ele vai até o cliente, para que a empresa possa treinar seus motoristas dentro de suas próprias instalações. São vários módulos de treinamento, incluindo direção defensiva e direção econômica. Segundo o presidente da empresa, Luciano Burti, depois de cursar o módulo de direção econômica, o motorista é capaz de diminuir entre 10 e 15% a média de consumo de combustível.

O Clube da Estrada Repom é a novidade da empresa especializada em soluções para gestão de pagamento de fretes e homologada pela ANTT. O Clube engloba conjunto de serviços, além de unidades disponíveis para que os caminhoneiros descansem, realizem exames preventivos, tudo isso na estrada. A Raizen e a Ecofrotas apresentaram o Expers Frete, uma solução que, segundo a empresa, garante às transportadoras maior eficiência e controle no gerenciamento de suas operações envolvendo terceiros. O Expers Frete permitirá que motoristas registrados ou terceirizados por transportadoras tenham acesso a um cartão nominal e intransferível, no

qual será creditado o valor acordado previamente para a realização dos serviços.

Novidades

Já a Thermo King trouxe a nova linha Precedent, composta por três modelos, cujo compressor passa a estar diretamente ligado ao motor, minimizando eventuais perdas de energia. A nova arquitetura de funcionamento aumentou fluxo de ar no aparelho e, segundo a empresa, ampliou eficiência e reduziu o consumo de combustível e de emissão de partículas de nitrogênio. A família Precedent permite, que o embarcador possa planejar a temperatura desejada, além de controlar seu funcionamento e desempenho no trajeto, por meio de relatórios pontuais. A companhia trará esses novos equipamentos para o Brasil a partir de 2014.

A Voestalpine Meincol apresentou a sua linha de produtos em aço direcionados para os mais diversos projetos e segmentos. Fornecendo soluções em aço, a companhia pode participar desde a geração do projeto, até agregar processos como cortes em ângulo, chanfros, furações, dobras e corte a laser 2D e 3D.

Dedicada às soluções para transmissão de potência, a Voith mostrou o VIAB (Wear-Free Integrated Starting and Braking System), um sistema integrado de arranque e frenagem livre de desgaste, que combina transmissão hidrodinâmica à mecânica. A novidade é voltada para veículos extrapesados para cargas especiais ou aplicações fora da estrada. O VIAB permite, inclusive, elevada capacidade de arranque, mesmo em condições mais extremas ou rampas, melhor controle de tração na partida mesmo em baixas rotações, entre outros benefícios. ■



Há mais de 28 anos o Grupo Apisul proporciona soluções integradas para o setor de movimentação de cargas. Desde seguros e cadastro de motoristas até projetos de gerenciamento de riscos e inteligência logística customizados de acordo com a operação e regras de cada cliente.

Através do ApisulLog e Integra, softwares exclusivos do Grupo, é possível parametrizar e automatizar toda a operação visualizando cada etapa em tempo real, reduzindo custos e riscos e aumentando a segurança. Integrando nosso portfólio,

a Reguladora de Sinistros possui a maior estrutura operacional própria do Brasil, oferecendo agilidade e eficácia no atendimento a sinistros. E para gestão de meios de pagamento, o ApisulCard reúne todas as facilidades para pagamentos, agendamento de parcelas e relatórios gerenciais.

O nosso trabalho é movido pelo conceito de entrega de resultados. Atuamos com o compromisso de assegurar todo o processo, facilitando o dia a dia de nossos clientes, garantindo mais tranquilidade e lucratividade ao seu negócio.

Corretora

Inteligência
LogísticaGerenciamento
de Risco

Multicadastro

Reguladora
de Sinistro

ApisulCard



PERSPECTIVA



Desafios para os próximos 50 anos

Empresários do setor de transporte de cargas contam o que esperam para os próximos 50 anos, quais os maiores obstáculos a serem resolvidos e o que deve melhorar. Pedimos para que eles respondessem às seguintes perguntas: Quais as perspectivas e os principais desafios para as próximas cinco décadas? É possível ser otimista?

"Confio muito no setor de transporte de cargas nos próximos anos. Representamos um dos pilares mais importantes da economia brasileira. Hoje, depois de muito trabalho, conseguimos regras mais definidas com relação ao setor e temos solidez. Na nossa pauta diária, para os próximos anos, não podem faltar alguns temas como: mobilidade urbana, infraestrutura, segurança, qualificação de mão de obra e legislação. Ainda precisamos avançar nestes itens. Continuaremos trabalhando para obter as melhorias necessárias. É muito importante termos leis e regras claras para que as empresas possam trabalhar com mais tranquilidade. Com a renovação da entidade, por meio da participação da ComJovem, tenho certeza de que poderemos nos posicionar cada vez mais em nível nacional".

Flávio Benatti, Presidente da NTC&Logística

"Acho que a tecnologia vai trazer mudanças muito mais rápidas em relação às que assistimos nas últimas cinco décadas. Teremos o crescimento das malhas ferroviária e rodoviária, que precisam caminhar para uma integração. A multimodalidade de transportes é uma tendência mundial e uma necessidade no Brasil. Acredito que haverá uma mudança muito grande no perfil dos motoristas, o que já está ocorrendo atualmente. O maior desafio é a infraestrutura, que precisa se tornar mais eficiente.

Sou otimista, acho que as obras de infraestrutura são necessárias e devem acontecer. Não dá para fugir disto".

José Hélio Fernandes,
Presidente da Fenatac

"Estamos evoluindo em todos os aspectos: desempenho, produtividade e preparo. Há um descompasso entre a evolução do setor e a capacidade do governo para suportar esse crescimento. No curto prazo, as perspectivas são promissoras. No longo prazo, há muitas incertezas, principalmente em relação aos investimentos em infraestrutura. A questão política não nos dá um horizonte seguro. O ministério que cuida da infraestrutura. Não podemos ser otimistas em um cenário de tantas incertezas".

Manoel Souza Lima Júnior,
Presidente do Setcesp

“Realmente, grandes mudanças ocorreram, principalmente, nos últimos 25 anos, especialmente na representação do setor, com a conquista do Sistema S, que proporcionou um novo status para o setor. A Lei 11.442 que regulamentou a atividade e a Lei 12.619 que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista também foram outros marcos do setor. Aliás, o Transporte Rodoviário de Carga (TRC) é um setor em constante e profunda metamorfose.

Quando fundei a Braspress, em 1977, logo a seguir no mesmo ano, já procurei me filiar às entidades de classe do setor, pois naquela ocasião já estava convicto de que somente se resolve o individual através do coletivo, e no nosso setor em particular, alcançamos a maturidade da representação com inúmeros sindicatos em todo o Brasil, federações, uma confederação e um sistema S extremamente bem dimensionado, mas temos que continuar atuantes para enfrentar os desafios do presente, para enfim continuarmos construindo o nosso futuro. Com o Sistema S (Sest/Senat) tivemos o alargamento das possibilidades de ampliação e capacitação dos colaboradores. Todavia o maior desafio de nossa atividade não é buscarmos novas leis, e sim lutar para que as que temos sejam suficientes e cumpridas, a exemplo da Lei 11.442 e a Lei 12.619.

É claro que podemos ser otimistas, mas é necessário deixar de contemplar o mundo pela sala de visitas. Precisamos abrir a porta para sairmos à rua e tentar melhorar o mundo em que vivemos”.

Urubatan Helou, Diretor Presidente da Braspress

“Os próximos 50 anos, com certeza, serão bem melhores. A tecnologia da informação está aí para nos ajudar. O problema da infraestrutura é grave. Acredito que o governo não tem como gerenciar toadas as obras, e nem mesmo as estruturas de todos os modais. A solução está na privatização. Um dos maiores desafios está na falta de segurança nas rodovias, os roubos e furtos crescem a cada dia. Quando uma empresa pensa em abrir uma filial em determinada região, a maior preocupação é a segurança. Por isso, os condomínios logísticos estão atraindo tantas empresas. Não vejo perspectivas de melhorias na questão da segurança, apenas iniciativas individuais das empresas para tentar contornar a situação”.

Baldomero Taques Filho,
Diretor Presidente da Utilíssimo

“Os desafios são: infraestrutura de toda sorte, como rodovias, portos, aeroportos, segurança. Legislação incompatível com a necessidade do setor, excesso de leis impossíveis de cumprimento, carga tributária desajustada com o PIB do setor, instabilidade política e econômica, excesso de burocracia nos tramites governamentais e falta de regras claras e condições suportáveis de financiamento do setor, gerando insegurança nos investimentos e insegurança jurídica em todos os processos que envolvem a atividade. Qualificação da mão de obra. Valorização e reconhecimento através de remuneração de tarifas dignas.

O transportador, por via de regra, é perseverante, senão jamais se arriscaria todos os dias pelas péssimas estradas deste Brasil, e o ser humano não pode perder a esperança, principalmente em uma atividade que leva literalmente nas costas o crescimento e desenvolvimento do país. Apesar de toda evolução tecnológica, dá para imaginar viver sem o transporte? Desde a mais rudimentar até a mais evoluída das civilizações? Perseverança é uma forma de otimismo, por tanto não só é possível, como é fundamental ser otimista”.

Adriano Depemtor, Diretor Presidente da Jamef



Parabéns NTC&Logística

A FETRANSPAR e seus sindicatos parabenizam a Associação Nacional dos Transportadores de Carga e Logística pelos seus 50 anos de contribuição para o desenvolvimento do setor no Brasil.

Sindicatos filiados à FETRANSPAR

www.fetranspar.org.br



Sintropar

SINTRATOL



“A NTC&Logística tem um papel importante a cumprir nas próximas décadas, é necessário continuar a saga para organização do setor. Ainda falta muita coisa a ser feita em termos de legislação. É preciso manter o setor articulado e a atuação da Comjovem é um ótimo sinal de que a nova geração está consciente disso. Vejo boas perspectivas, já que houve uma grande melhora na última década. Hoje, o setor não precisa mais provar a sua importância. Ninguém mais discute a relevância das obras de infraestrutura para o país, coisa que acontecia anteriormente, nas décadas de 1970 e 1980. E hoje, temos os investimentos privados ajudando.

Sou otimista. Em dez ou doze anos, o Brasil será uma das maiores potências econômicas e mundiais. O transporte será uma consequência desse cenário”.

Geraldo Vianna,
Diretor da Contexto Empresarial

“Vivemos uma época de falta de infraestrutura física, legislativa, intelectual e política. Temos ainda a estrutura fiscal que gera muitos encargos aos empresários. As vendas pela Internet aumentaram a necessidade de transporte, mas sem a estrutura física, complica mais ainda nosso trabalho. Na questão da infraestrutura, não falta dinheiro, faltam bons projetos. A burocracia é muito grande em todas as esferas e setores. Muitas empresas não conseguem encontrar alguém que saiba lidar com a parte burocrática e jurídica de maneira adequada, pois tudo é muito complicado. Acho que a política para o setor está errada e as soluções estão distantes. É muito difícil ser otimista neste cenário”.

Oswaldo Dias de Castro,
Ex- Presidente do Expresso Araçatuba

“O maior desafio é carga tributária que é muito alta. Já conseguimos reduzir os custos da folha de pagamentos, mas ainda precisamos avançar muito. Do lado positivo, temos uma grande modernização do setor, com a tecnologia trazendo muitos benefícios. A infraestrutura é outro problema: enfrentamos a concorrência desleal dos terminais portuários. Outro desafio é a renovação da frota, bem como a falta de segurança pública”.

Marcelo Marques da Rocha,
Presidente do Sindisan

“O setor está muito bem representado e deve continuar a crescer, mas a legislação ainda está aquém das nossas necessidades. Antigamente, era uma desordem. Hoje, já demonstramos que exercemos uma atividade estratégica. O maior desafio é a infraestrutura, área em que temos uma carência enorme e em que as obras caminham mais que devagar. De toda forma, acredito que devemos manter o otimismo”.

Eduardo Rebutti,
Presidente da Fetranscarga

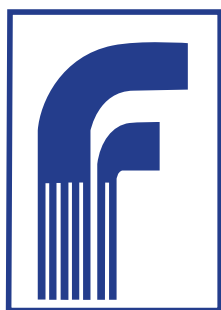
“O transportador sempre lutou, cumpriu os seus contratos, mesmo com os problemas que enfrentamos. Todos nós sabemos quais são as dificuldades: restrições para circulação de veículos de carga, estradas mal conservadas, impostos que aumentam os custos das empresas, assim como os pedágios muito altos. Não se pode ser pessimista, nem perder a esperança. Esperamos que a NTC continue lutando sempre a favor do transportador rodoviário de cargas. Já tivemos vários diretores que fizeram muito pelo setor e esperamos que a nova diretoria, que assume em janeiro, dê continuidade a este trabalho”.

Francisco Pelucio, Presidente do Sicredi

Mais um ano de luta e de conquistas. Nós da **FENATAC** nesse momento comprimentamos a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística pelo seu cinquentenário e a todos diretores e funcionários pelo trabalho que vem trazendo bons resultados.



Federação Interestadual
das Empresas de
Transporte de Cargas



FENATAC

Brasilia/ DF

<http://www.fenatac.org.br>

fenatac@fenatac.org.br

A MARCA DA RENTABILIDADE É A CAMPEÃ EM INOVAÇÃO

A marca Tipler é sempre a primeira a cruzar a linha de chegada, é a campeã em inovação. Foi a primeira marca que investiu na reforma de pneus por sistema pré-moldado. A primeira que lançou desenhos próprios e bandas antiarraste para carretas e a primeira a lançar bandas que economizam combustível – Linha Ecomais. Ela é pioneira, ainda, no desenvolvimento de bandas com comprimento ideal para cobertura da carcaça e prontas para aplicação – PPA. É a primeira marca brasileira a desenvolver tecnologia de proteção aos ombros da carcaça, a Ellipse, e a primeira a desenvolver tecnologias pioneiras em nível mundial, como o Tipler ID, as primeiras bandas equipadas com chip.

ISSO É PIONEIRISMO E TECNOLOGIA. TIPLER, A MARCA DA RENTABILIDADE.



 **TIPLER**

performance · ultra · ecomais · extra

SOMENTE AS BANDAS TIPLER TÊM A MARCA DA RENTABILIDADE GRAVADA E A GARANTIA DE ENTREGAR A MELHOR SOLUÇÃO PARA CADA NECESSIDADE DOS TRANSPORTADORES.

tipler.com.br