



ANUÁRIO NTC&LOGÍSTICA

2012 | 2013

EXPEDIENTE

SÃO PAULO - SEDE:

Rua Orlando Monteiro, nº 1
(antiga Rua da Gávea, nº 1390)
Vila Maria | São Paulo/SP
Tel.: (11) 2632.1500

www.ntcelogistica.org.br

BRASÍLIA - SUBSEDE:

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

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

Jair Nardo
Urubatan Helou
Antonio de Oliveira Ferreira
Antonio Pereira De Siqueira
Celso Salgueiro Filho

Vice-Presidentes Regionais

Wander Francisco Costa | MG
Luiz Anselmo Trombini | PA
Eduardo Ferreira Rebuuzzi | RJ
Pedro José de Oliveira Lopes | SC
Luiz Wagner Chieppe | ES
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

Supervisão (Supervision)
Dimas Barbosa Araujo

Coordenação Editorial (Editorial Coordination)
Katia Rocha

Coordenador Técnico (Technical Coordinator)
Neuto Gonçalves do Reis

Tradução e Revisão (Translation and Revision)
Fábio Soldá Barbosa Araujo

Diagramação e Produção Gráfica (Layout and Art)
Jurujuba Publicidade

Direção de Arte (Art Director)
Carlos Henrique de Oliveira Filho

Tratamento de Imagem (Processing of Image)
Carlos Henrique de Oliveira Filho e Thiago Novelli

**Produção Comercial
(Commercial Production)**
Elisete Balarini e Tatiana Mendes

**Impressão e Acabamento
(Imprint and Finishing)**
Ipsilon Gráfica

CARTA DO EDITOR

O Anuário da NTC&Logística é uma publicação que tem como objetivo divulgar anualmente informações importantes que dizem respeito ao transporte de cargas brasileiro. Graças a seu conteúdo, ao longo de suas publicações, este anuário se consolida como fonte de dados para pesquisadores, estudantes, gestores e demais interessados no TRC.

Sua estrutura editorial está organizada em seções que facilitam o entendimento do contexto de cada tema abordado. A primeira seção apresenta o ponto de vista do Presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, sobre o ano e seus principais fatos para o transporte de cargas.

Já a seção Panorama traz uma visão abrangente do setor, com enfoque no momento econômico, nas perspectivas do mercado. A seção Circulação aborda assuntos essenciais para a boa gestão de negócios no transporte de cargas, com informações sobre legislação. Neste ano, destacamos a entrada em vigor da Lei 12.619 que regulamenta a profissão de motorista.

Para manter em dia a economia, 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.

A seção Logística traz uma ampla matéria sobre o novo plano de logística anunciado pelo Governo e o lançamento do livro Nos Caminhos da Logística escrito por J.G. Vantine.

A entrada em vigor do Euro 5 e a inauguração do Centro Cultural Palácio dos Transportes são assuntos tratados na seção Sustentabilidade e Sociedade, respectivamente.

Temos, ainda, a seção dedicada às atividades e serviços prestados pela NTC&Logística. Aqui poderemos ver as informações que foram difundidas através dos diversos eventos promovidos pelo Brasil afora. Além disso, apresentamos um balanço dos serviços prestados pela Entidade em 2012.

Enfim, este Anuário traz diversos assuntos de suma importância para o setor e seu desenvolvimento.

O Anuário NTC&Logística 2012 está disponível em edição impressa na internet, no portal da NTC&Logística (www.ntcelogistica.org.br). Através do link Serviços, você pode encontrar todas as publicações da NTC&Logística.

Boa leitura!



ÍNDICE

PONTO DE VISTA

ENTREVISTA: FLÁVIO BENATTI.....	08
---------------------------------	----

PANORAMA

CENÁRIO ECONÔMICO	16
EVOLUÇÃO DO TRC	28

CIRCULAÇÃO

LEI 12619 - VISÃO TRABALHISTA	32
SIMPÓSIO RESP. CIVIL NO TRC.....	46
JURISPRUDENCIA TST.....	50
RESTRIÇÃO - MARGINAL TIETÊ / SP	54
IMPLEMENTOS DE ALUMÍNIO.....	58
CONCEITOS DE MUDANÇA	62
TRANSPORTE DE CARGAS AEROVÁRIO	64
TRANSPORTE MERCOSUL	68

CUSTOS E TARIFAS

EVOLUÇÃO ÍNDICES DO TRANSPORTE	72
IMPACTOS DA LEI 12.619 NO TRC.....	80
PLANILHAS REFERENCIAIS DE CUSTOS	88
CUSTO DO TRANSPORTE ITINERANTE	96
IMPOSTOS - AUTÔNOMOS	98
CONTABILIDADE E GESTÃO DE CUSTOS	100

LOGÍSTICA

PLANO DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA	106
NOS CAMINHOS DA LOGÍSTICA.....	108

SOCIEDADE / SUSTENTABILIDADE

IMPACTOS DO PROCONVE P7.....	120
CCPT.....	124

NTC & LOGÍSTICA

PRESENÇA: ATIVIDADES 2012	132
SERVIÇOS - BALANÇO 2012	142

ENGLISH VERSION

08

16

32

72

108

120

142

146

PONTO DE VISTA





shutterstock

ENTREVISTA: FLÁVIO BENATTI

Entrevista: Flávio Benatti

Regulamentação do setor de transporte rodoviário de cargas marca o ano de 2012

O presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, faz um balanço do ano e comenta as mudanças provocadas pela promulgação da Lei 12.619

Por Katia Rocha | Fotos: Chris Ceneviva

Oano de 2012 foi marcado por diversos fatos que causaram impactos diretos no setor de transportes de cargas. Com certeza, a questão de maior destaque foi a promulgação, em abril de 2012, da Lei 12.619, que rege a profissão de motorista profissional com vínculo empregatício, cria jornada de trabalho especial para o motorista agregado e regula o tempo de direção e descanso para todos os motoristas, incluindo os autônomos.

Além da regulamentação do setor, uma boa notícia foi apresentada pelo Governo em agosto de 2012: o lançamento do Programa de Investimentos em Logística que prevê o investimento de cerca de 200 bilhões em ferrovias, rodovias, portos e aeroportos. Com este programa, o Governo pretende suprir décadas de baixo investimento em logística e infraestrutura traçando um plano integrado que propicie o desenvolvimento sustentável do País. Outro fatores, como o início das autuações aos veículos que não respeitam a restrição de caminhões na Marginal Tietê em São Paulo e a entrada da fase 7 do Programa Ambiental de Controle da Poluição do Ar (Proconve), também foram determinantes para as mudanças sofridas no TRC em 2012.

Para comentar tais transformações e os impactos causados por estas, realizamos, em 4 de dezembro de 2012, na sede da NTC&Logística, uma entrevista com o Presidente da NTC&Logística, da Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo) e da Seção Cargas da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Flávio Benatti.

No final de 2011, o senhor já havia comentado que o ano de 2012 seria marcado pela formalização do TRC. O senhor acredita que empresários e autônomos estavam preparado para as medidas anunciadas?

Não. Lamentavelmente, não. Na realidade, temos visto nestes últimos tempos um discurso diferente da prática. Na condição de entidade, sempre fomos muito cobrados para criar normas, marcos regulatórios; enfim, definir as regras do jogo. Vale lembrar que quem frequenta as entidades são as empresas mais organizadas, que sentem a falta das regras definidas no dia-a-dia da administração dos seus negócios. As entidades normalmente são pautadas por estas empresas, que pretendem fazer de uma atividade econômica alguma coisa de valor. É óbvio que a atividade de transporte de cargas tem o seu valor, e isto não temos como negar.

Mas são poucos os empresários que se preocupam com a organização de seu negócio.

Quando você trabalha firmemente para a organização de uma atividade econômica como o transporte rodoviário de cargas, revela-se uma realidade muito danosa: a concorrência desleal e predatória. Ainda temos aqueles que apostam que quanto pior é melhor. Assistimos isso com muita preocupação e lamentamos que o setor ainda esteja tão desorganizado e, que, infelizmente, existam ainda aqueles que parecem não querer que se organize.

Porém, a NTC&Logística vem trabalhando constantemente para fazer com que essa organização aconteça. Posso garantir que as empresas interessadas em perpetuar os seus negócios de maneira organizada e que queiram planejar seu futuro podem contar com esta entidade em busca do melhor.



Hoje, ainda temos uma parcela do setor que tem sido mal influenciada por falsas lideranças que apostam no "quanto pior, melhor", que levam autônomos e alguns empresários a um grande engano. Por mais que seja doloroso o processo de adaptação da nova lei no primeiro momento, a médio e longo prazo a formalização trará resultados altamente favoráveis para a atividade de transporte rodoviário de cargas.

Como o senhor vê a promulgação da Lei 12.619? Está de acordo com as demandas do setor?

A Lei 12.619 foi concebida com características bem diferentes de muitas outras, foi amplamente discutida antes de ser promulgada.

É muito importante lembrarmos que todo este debate a respeito da necessidade da formalização da profissão de motorista só o correu a partir da atuação Ministério Público do Trabalho (MPT), há cerca de cinco anos, em Rondonópolis, Mato Grosso. Na época, houve grande mobilização do MPT sobre a questão do tempo de direção do motorista. Foi feita uma ampla investigação

sobre a realidade do setor, e, realmente, constatou-se a existência de muitos casos de doping, alguns próximos à overdose. Estes fatos estão registrados nos anais do MPT, são de conhecimento público e estão disponíveis para verificação.

Frente a este acontecimento, os representantes do TRC, como a NTC&Logística, começaram a ser demandados pelas empresas de transportes mais organizadas para buscarem soluções para aquela situação. Na época, o MPT estava exigindo que fossem assinados termos de ajustes e conduta pelas empresas em um mercado que, na realidade, não possuía regras bem definidas.

Vale lembrar que a Consolidação das Leis do Trabalho é datada de 1943 e o transporte rodoviário de cargas passou a ter mais participação na década de 60. Tanto que a CLT prevê situações específicas para o trabalhador ferroviário, o aeroportivo e o marítimo, mas nunca previu o motorista rodoviário.

Desta forma, percebeu-se que precisávamos construir outra maneira para ajustar esta questão. Não seria a assinatura de um termo de ajuste e conduta que resolveria o problema. Era necessário promover um

Ponto de vista

amplo debate nacional junto ao setor organizado para que, realmente, pudéssemos buscar uma legislação que capaz de atender as necessidades de nossa atividade econômica.

A partir daí, foi realizado um amplo debate com as câmaras técnicas de especialidades da NTC&Logística que congregam diversas empresas. Esse debate abrangeu diferentes segmentos, já que cada um tem seu segmento particular; exemplificando: aquele que transporta carga fracionada tem características e necessidades muito diferentes daquele que transporta líquido a granel.

As conclusões do debate com todos os segmentos foram encaminhadas à Seção de Cargas da Confederação Nacional do Transporte, a CNT, que se incumbiu de levá-las as Federações, que por sua vez discutiram largamente a questão com suas bases em todo o Brasil. Só então, frente a todas as considerações obtidas por este amplo ciclo de análises, é que foi fechado o posicionamento sobre a questão dentro da Seção de Cargas da Confederação Nacional do Transporte. E apenas depois desse verdadeiro exercício democrático dentro do setor foi iniciada uma grande negociação com os trabalhadores. Vale ressaltar que nessa fase participaram a Seção de Autônomos e a Seção de Transporte Rodoviário de Passageiros, ambas também da CNT. Enfim, todos os interessados participaram do processo de negociação com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, a CN TTT. Foi com base em todas as necessidades e considerações obtidas a partir desse processo tão complexo quanto necessário que conseguimos construir um texto consistente para a elaboração de um projeto de lei. Este texto foi levado ao Congresso Nacional, que debateu a questão e acabou finalmente aprovando a lei. Então, podemos afirmar que foi uma lei negociada.

Lamentavelmente, o texto aprovado pelo Congresso acabou sofrendo alguns vetos importantes por parte da presidente Dilma Rousseff. Vale aqui ressaltar que, particularmente os vetos sobre a infraestrutura que previa pontos de parada a cada 200 km e o prazo de entrada em vigor da lei atrapalharam muito a implantação da nova legislação. Estes fatos acabaram se tornando a desculpa perfeita aqueles que nunca quiseram a aplicação do novo dispositivo legal.

Como já dito, ainda existem os que apostam no "quanto pior, melhor". Aqueles que são usuários do setor, mas se incomodam com o aumento nas contas que a nova situação pode gerar. Ainda mais considerando que muitos destes usuários detentores de cargas atípicas para o rodoviário utilizam-no por falta de estrutura em

outros modais como ferroviário, marítimo ou hidroviário. Estes, em vez de questionarem a aplicabilidade da lei com receio de algum aumento no Custo Brasil, deveriam cobrar investimentos em portos, ferrovias, hidrovias para o escoamento de suas cargas. O maior custo-Brasil é aquele que, anualmente, mata 34 mil pessoas e gasta 32 bilhões de Reais em mortes e acidentes nas estradas.

Nada disso era visto por muitos como um problema enquanto o custo era absolvido por apenas um setor: o rodoviário de cargas. Agora que esta distorção foi percebida, precisa ser corrigida. Mas ainda temos interessados que querem que a conta continue a ser paga pelo TRC. Isto, não há como permitir. Não existe lógica em manter a questão como está em um país que tem falta de motoristas e mata 4 mil profissionais por ano causando uma tragédia humana sem precedentes para suas famílias e para a sociedade brasileira. Enquanto formos líderes responsáveis dentro de uma atividade econômica como o transporte de cargas, estaremos denunciando isto e trabalhando para corrigir as distorções.

Mesmo diante dos movimentos que estão acontecendo contra a aplicação da lei, eu acredito que terá aplicabilidade, pois não posso crer que um qualquer parlamentar ou o Governo se permitam serem acusados de continuar matando pessoas tendo em mãos um instrumento legal que dá a oportunidade de corrigir estes problemas.

Entretanto, é preciso acordar para esta realidade. Não há como continuar sendo iludido pelos interesses econômicos de alguns grupos. É preciso sair da zona de conforto. Mas isso ninguém quer, e gera resistências. Toda vez que é preciso realizar alguma mudança, há trabalho, exige-se planejamento e precisa de vontade para fazer acontecer. Infelizmente, seria mais cômodo deixar tudo permanecer como está, mas isso não é possível.

Qual o impacto da lei para as empresas de transporte rodoviário de cargas?

Ainda não trouxe impacto porque, lamentavelmente, não está sendo cumprida na sua plenitude. Mas, ao ser cumprida integralmente, teremos impactos altamente favoráveis. Contaremos com um transporte de cargas mais seguro e equilibrado.

Vale ressaltar que é importante que haja investimento em outros modais, pois o transporte rodoviário de cargas não está buscando aumento de frete com esta lei, está buscando extinguir todas as mazelas e erros

promovendo, assim, a regularização do setor. Mas não há como negar que esta promulgação desperta a necessidade de mais equilíbrio nos projetos logísticos, para que outros modais possam suprir as necessidades que não podem ser atendidas pelo transporte rodoviário de cargas.

O que esta lei vai acabar trazendo, realmente, é a consciência da necessidade de se fazer um planejamento global para que tenhamos adequação logística visando à segurança, à produtividade, a e à rentabilidade. Julgo necessário que os operadores logísticos e os embarcadores entendam melhor a legislação e passem a cooperar para sua aplicabilidade.

Contar com um setor desorganizado é ruim para todos. É melhor termos ganhos competitivos quando há a igualdade operacional. Desta forma, o que se destaca é a competência e não a utilização de mazelas e subterfúgios para buscar o resultado final.

Os impactos nos custos propriamente ditos podem ou não acontecer. Estes dependem de cada operação de cada segmento. Dependem ainda de como o embarcador e o transportador poderão ajustar suas operações. Talvez poderemos chegar a conclusão de que ajustando determinados procedimentos não haverá impactos significativos nos custos. Acredito que alguns casos, realmente, terão impactos nos custos. Mas, não podemos arriscar um percentual. A NTC&Logística divulgou o percentual médio dos impactos nos custos encontrado dentro dos diversos segmentos, considerando que nada seja ajustado nas operações. Se houver ajustes, os impactos nos custos serão muito variáveis.

Vale lembrar que hoje existem muitos embarcadores, em diversos segmentos, que já cumprem muitos dos preceitos agora introduzidos na legislação. Como exemplos, podemos citar os setores de distribuição de combustíveis, o de produção de alimentos, de extração de leite in natura, carga fracionada, entre outros.

[Como foram recebidas pelo empresariado do TRC as medidas impostas pela nova lei?](#)

As empresas organizadas, que frequentam as entidades e, consequentemente, participaram da construção desta lei, enxergam essas as medidas como forma de promover a segurança jurídica e a organização do setor. Conseguem perceber que o profissional será tratado de maneira adequada, o que reflete diretamente nas questões sociais. Enfim, notam os aspectos positivos. Por outro lado, estas mesmas empresas estão preocupadas porque o mercado



ainda não comprehendeu plenamente que existe a necessidade de se ajustar as operações.

Todos, em tese, concordam com a legislação, mas voltamos à questão da dificuldade de sair da zona de conforto. É preciso ter a percepção clara de que não é só o transportador que precisa trabalhar para se ajustar às novas medidas. O embarcador também terá que se adaptar e trabalhar para afinar adequadamente os seus processos.

Uma das questões mais polêmicas da Lei 12.619 são os pontos de parada. Como o senhor vê a questão? Que tipo de resolução o setor espera para este problema?

O mercado acabará se ajustando. Já existem estudos que mapeiam os locais em que precisam ser construídos os pontos de parada. A aplicação da lei em sua plenitude levará a soluções, uma das quais,



segundo se prevê, será a transformação da questão dos pontos de parada em nova oportunidade de negócios. Mas vale considerar que mais de 60% do transporte no Brasil é feito pelo modal rodoviário. Frente a isso, não podemos acreditar que durante todos estes anos, atravessando um país continental, o caminhoneiro nunca tenha parado para descansar. Podemos não ter os locais adequados previstos na lei, mas há locais para parar. Infelizmente, este é mais um ponto a que se apegam aqueles que não querem cumprir a lei sem uma análise mais profunda da situação.

Uma dos desafios apontados pelo senhor no final de 2011 foi a entrada em vigor da fase 7 do Programa Ambiental de Controle da Poluição do Ar (Proconve). Na ocasião, o senhor alertou que poderia haver problemas para o abastecimento deste tipo de caminhão. Isto se concretizou ou os postos de combustíveis do País já estão prontos para a nova tecnologia? Houve algum impacto direto nas empresas de transporte rodoviário de carga?

Na realidade, não foram alcançadas as vendas de caminhões esperadas para 2012. Houve uma antecipação de compra em 2011 e, em 2012, houve a comercialização de um volume menor de caminhões. Com certeza este fato vem dando tempo para o ajuste do processo. Sendo assim, não existiram impactos significativos, até porque não entrou uma quantidade expressiva de veículos com a tecnologia que atende a fase 7 do Proconve. E o que entrou no mercado está sendo atendido com a readaptação da distribuição de combustíveis. Durante todo este ano, não recebemos alguma demanda sobre a falta de abastecimento. Isto significa que esta adaptação está ocorrendo de maneira natural.

Lembre-se ainda de que 2012 foi um ano economicamente atípico, com baixo PIB, o que justifica parte da quebra nas vendas de caminhões. Sobraram caminhões nas montadoras durante todo o ano, só no último trimestre houve aumento na demanda. Isto se dá graças à nova linha de crédito oferecida pelo Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), o FINAME.

Essa linha traz taxas com juros de 2,5% ao ano (0,21% a.m.), o que é uma ótima oportunidade de financiamento. Mas, no meio do ano, tivemos que renegociar junto ao BNDES o realinhamento de financiamentos, já que as empresas não estavam com capacidade financeira para cumprir os contratos. Não podemos negar que a quebra nas vendas se deu pela somatória destes dois fatores, a retração econômica e a entrada desta nova fase do Proconve.

Outra ação polêmica que foi adotada por diversas cidades é a restrição ao caminhão. Em São Paulo, o anúncio do inicio das multas para quem desobedecesse a regulamentação gerou até uma paralisação de caminhoneiros neste ano. O senhor acredita que este tipo de medida resolve o problema de congestionamento nas cidades? O que isso refletiu no TRC?

Sempre alertei que existe a necessidade do diálogo franco entre as entidades e as prefeituras das cidades que se utilizam de medidas como esta. É necessário que os sindicatos empresariais, de forma geral, participem ativamente da elaboração dos planos diretores das cidades a partir de discussões sobre as necessidades de cada setor. Assim, podem ser evitados alguns absurdos como os que temos visto, por exemplo: construir um supermercado ou shopping com pouquíssimas baías para cargas e descarga. É sempre importante prevenir os problemas. Fica um alerta para todas as entidades locais sobre a necessidade de planejarem e colocarem a sua participação na elaboração dos planos diretores. O espaço junto às prefeituras deve ser buscado. Isto pode ser feito através do acompanhamento dos projetos dentro das câmaras municipais. Vale lembrar que tudo que está na Câmara é público. Neste sentido, a própria NTC&Logística pode servir de exemplo, pois costuma acompanhar todos os projetos de lei relacionados ao setor dentro do Congresso Nacional. Os projetos que são realmente bons para o setor recebem o nosso apoio, já os que não estão de acordo com as necessidades são discutidos para que se tornem adequados.

É de extrema importância que tenhamos nossa representação junto às prefeituras e que possamos antecipar os problemas e criar soluções, justamente, para não passarmos por impactos como os que foram gerados pelas restrições à de caminhões nos centros urbanos.

Em agosto de 2012 foi anunciado, pelo Governo, o Programa de Investimentos em Logística. Como a

noticia foi recebida pelo setor? Como o senhor vê o fato de que a maior parte dos investimentos deva ser destinado às ferrovias? Como o senhor imagina que ficará o TRC quando as benfeitorias apresentadas estiverem prontas?

Acredito que esse plano trará o equilíbrio necessário entre os modais. Na NTC&Logística sempre defendemos, de maneira clara, a necessidade de melhor distribuição nos modais.

É importante para um operador logístico ter infraestrutura marítima, hidroviária, ferroviária, rodoviária, para poder oferecer a seu cliente uma solução eficaz de transporte. Por isso, parece-me compreensível que boa parte dos investimentos seja aplicada no modal ferroviário, até porque não se investe em ferrovias o volume adequado de recursos há muito tempo.

Apesar disso, os investimentos em rodovias não podem ser atenuados já que o desgaste da malha é muito grande. Com base na última Pesquisa CNT de Rodovias, já vemos que houve um aumento no desgaste das rodovias - é fato que o mato cresce e que a sinalização se torna deficiente ao longo do tempo - e por isso não se pode, em hipótese alguma, descuidar da manutenção. Além disso, é preciso ampliar a malha brasileira. O Brasil tem cerca de 1 milhão e 600 mil km de rodovias, mas apenas cerca de 220 mil km são pavimentados.

Contudo, o espaço do transporte rodoviário de cargas estará sempre garantido. Mesmo com uma distribuição mais adequada dos modais, o caminhão sempre será necessário para a coleta, e a entrega. Nenhum outro modal possui a característica de chegar até porta de ninguém. E foi precisamente para isso que o caminhão foi criado. Além disso, é fato que em distâncias de 300 a 400 km o melhor modal é o rodoviário. Ninguém pensa em colocar uma carga para atravessar esta distância de avião, navio ou trem.

O que está errado, hoje, é como o transporte rodoviário de cargas atua no Brasil. Não tem sentido atravessar um país continental de caminhão. O TRC corresponde atualmente a mais de 60% do transporte de cargas; e, se considerarmos uma região de grande importância como São Paulo, corresponde a 97% da movimentação. Desta forma, congestionava-se tudo: as cidades, as estradas, os portos. Enfim, está desequilibrada esta distribuição. Esta precisa ser mais adequada. Na medida em que isso acontecer pela via da ampla melhora da nossa infraestrutura, teremos o desenvolvimento natural do País. E é disso que precisamos.

PANORAMA





CENÁRIO ECONÔMICO
EVOLUÇÃO DO TRC

Economia retomará crescimento em 2013

Depois de um ano de fraco desempenho (2,7%), as expectativas de mercado para 2012, especialmente após a crise europeia, continuam sendo de baixo crescimento: cerca de 1,57% em 2012, alcançando, porém, 4,0% em 2013.

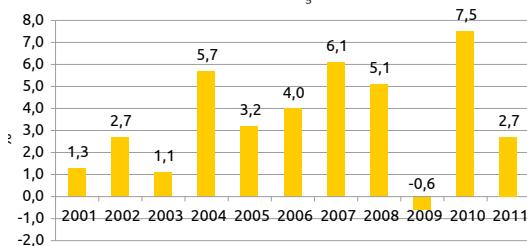
Por Neuto Gonçalves dos Reis

O ano de 2012 poderá ser marcado também pela retração do superávit primário, inflação acima da meta e elevação dos gastos públicos. Mesmo assim, o nível de emprego poderá manter-se relativamente elevado, o que deverá estimular o consumo.

EVOLUÇÃO HISTÓRICA

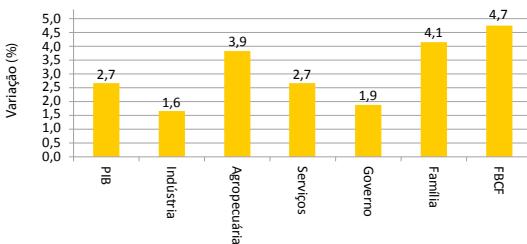
Quebrando um longo período de crescimento, o PIB anual de 2009 foi negativo (-0,3%). No entanto, em 2010 a economia cresceu 7,5%, uma taxa quase chinesa. Em 2011, devido à crise europeia e ao fraco desempenho da indústria, o PIB cresceu apenas 2,7%.

Gráfico 1 - Evolução do PIB



O crescimento foi puxado pelo consumo das famílias e pela agropecuária. A indústria esteve estagnada. A poupança (17,2%) e os investimentos (19,3%) melhoraram, mas ainda estão longe do ideal.

Gráfico 2 - Crescimento dos componentes do PIB em 2011



PIB TRIMESTRAL

Em relação ao primeiro trimestre de 2012, o PIB (Produto Interno Bruto) do segundo trimestre de 2012 avançou 0,4%. O maior destaque foi a agropecuária, que cresceu 4,9%, seguida do consumo do Governo (1,1%). A indústria caiu 2,5%.

Na comparação com o segundo trimestre de 2011, o PIB cresceu 0,5% e, dentre as atividades econômicas, destacou-se o consumo do Governo (3,2%). A formação bruta de capital caiu 3,7% e indústria, 2,4%. No acumulado dos quatro trimestres terminados em junho de 2012, o crescimento foi de 1,2% em relação aos quatro trimestres imediatamente anteriores. O PIB em valores correntes alcançou R\$ 1.101,6 bilhões no primeiro trimestre.

Já em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, fica evidente a desaceleração a partir do primeiro trimestre de 2010, pois a taxa caiu drasticamente. A evolução acumulada do PIB também evidencia esta desaceleração.

Gráfico 3 - Evolução do PIB trimestral em relação ao trimestre anterior

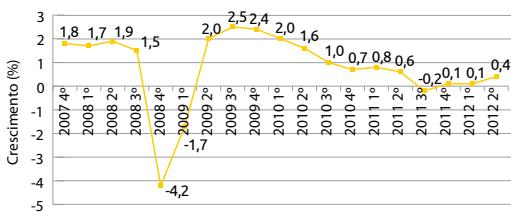


Gráfico 4 - Evolução do PIB em relação ao mesmo trimestre do ano anterior (%)

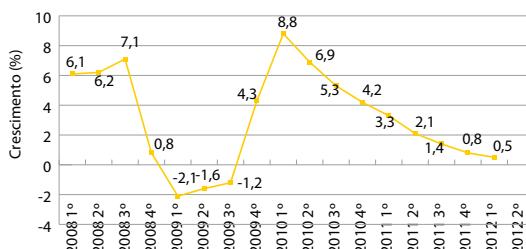
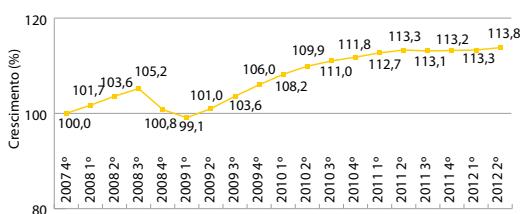


Gráfico 5 - PIB Índice

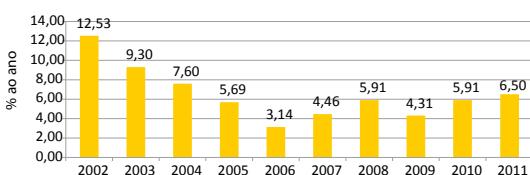


A Focus de 5 de outubro de 2012 mostra expectativas de 1,57% para o PIB de 2012 e 4,00% para 2013.

INFLAÇÃO

Embora tenha subido ligeiramente em 2008 e apresentado leve tendência de alta no final do ano, a inflação, medida pelo IPCA, fechou 2009 abaixo da meta. No entanto, em 2010, ficou em 5,91%, muito próxima ao limite superior da meta do Banco Central. Encerrou 2011 exatamente no limite superior da meta (6,50%), contrariando as previsões de que estouraria este valor, o maior dos últimos sete anos. Nos últimos oito anos, o IPCA cresceu acima de meta por cinco anos. Da mesma forma, a média do período foi superior à meta, atingindo 5,43%. Pode-se afirmar, portanto, que o BC não vem cumprindo os objetivos que ele mesmo estabelece.

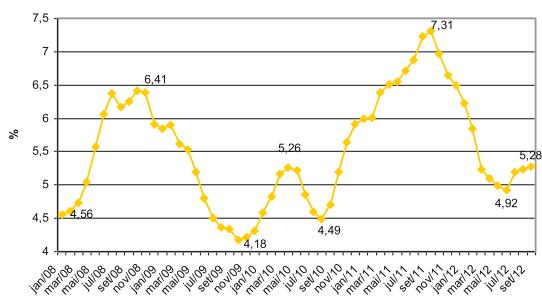
Gráfico 6 - Evolução do IPCA



Devido ao aquecimento da economia e ao aumento do consumo das famílias, a inflação anual vinha mostrando tendência consistente de alta a partir de agosto de 2010. (gráfico 7). O acumulado em setembro de 2011

(7,32%) ultrapassou bastante o limite superior da meta do Banco Central (6,5%), o mais alto dos últimos sete anos. Os serviços (empregadas domésticas, refeições fora de casa e escola), os combustíveis e alguns bens de consumo pressionaram os preços. Nos seis primeiros meses de 2012, o índice de doze meses continuou declinando, mas voltou a subir a partir de julho. O IBGE mudou a matriz de cálculo do IPCA, para reduzir o peso de produtos cujos preços estão aumentando acima da média.

Gráfico 7 - Evolução do IPCA anual (%)



Segundo a pesquisa Focus de 5 de outubro de 2012, a expectativa é de que o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) feche 2012 em 5,42% e 2014 em 5,44%, ambos acima do centro da meta (4,5%). O Governo apostava no efeito amortecedor da crise externa e na adoção de medidas de austeridade fiscal, mas nenhuma destas condições está assegurada. Outras armas que estão sendo usadas é a redução das taxas de juros e cortes selecionados nas alíquotas de IPI.

CÂMBIO

Depois de um período de queda, o dólar subiu bastante com a crise americana de 2008, mas voltou a declinar (ver gráfico). Em 2010, sua cotação chegou a superar ligeiramente os níveis de 2009.

A valorização excessiva do real chegou a preocupar as autoridades econômicas, pois isso estava dificultando as exportações e favorecendo as importações. A crise europeia contribuiu para elevar as cotações. Inicialmente, notava-se grande aderência entre as curvas das duas crises (2008 e 2011), mas essa tendência foi quebrada. Nos últimos meses, a cotação tem oscilado devido às más notícias vindas da Comunidade Europeia. A partir de novembro de 2011, tem mostrado sinais de elevação.

As previsões da Focus de 5 de outubro de 2012 eram de R\$ 1,95 no final de 2012 e R\$ 2,00 no final de 2013.

Gráfico 8 - Cotação do dólar



SELIC

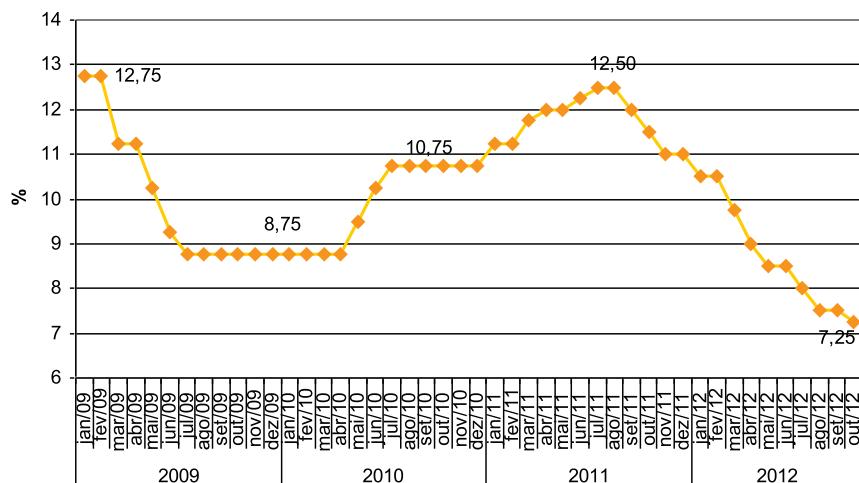
Após cinco sucessivas reduções, a taxa Selic caiu de 13,75% para 8,25% em meados de 2009. Esta foi a menor taxa desde que a Selic foi criada. Devido ao aquecimento da economia e ao crescimento da inflação, a taxa foi elevada em 2010 para 9,50% no final de abril, 10,25% em junho e 10,75% em julho. Em janeiro de 2011, houve nova elevação para 11,25%. Em março de 2011, a taxa subiu para 11,75% e, em abril de 2011, para 12%, chegando a 12,25% em junho de 2011, atingindo 12,5% em julho.

Em setembro de 2011, um dia depois de que a presidente Dilma anunciou a redução, o Banco Central, numa demonstração de que, a exemplo das agências reguladoras, perdeu sua independência e autonomia, carimbando a decisão e fixando a Selic em 12%.

Foi neutralizado, portanto, um dos tripés da política adotada com sucesso por Fernando Henrique e mantida por Lula: o das metas de inflação. Os outros dois são a responsabilidade fiscal, também já afrouxada, e o câmbio flutuante.

A partir daí a Selic vem experimentando sucessivas quedas.

Gráfico 9 - Evolução da Selic



A Focus de 5 de outubro de 2012 prevê 7,5% no final de 2012 e 8,0% no final de 2013.

BALANÇA COMERCIAL

O comércio exterior, que vinha em processo de crescimento contínuo, registrou forte queda em 2009, mas reagiu, superou ligeiramente em 2010 os níveis de 2008 e cresceu 25,8% em 2011.

Em 2011, embora as importações tenham crescido (aumento de 24,6% em relação a 2010), as exportações cresceram mais (26,8%), o que levou a aumento de 19,1% no saldo da balança comercial.

Gráfico 10 - Evolução do comércio exterior

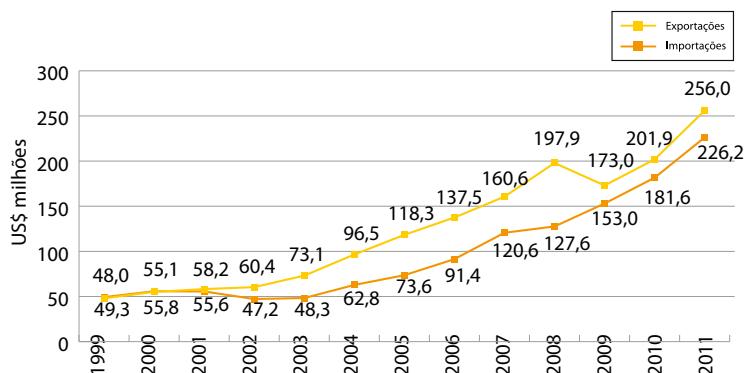


Gráfico 11 - Evolução do saldo da balança

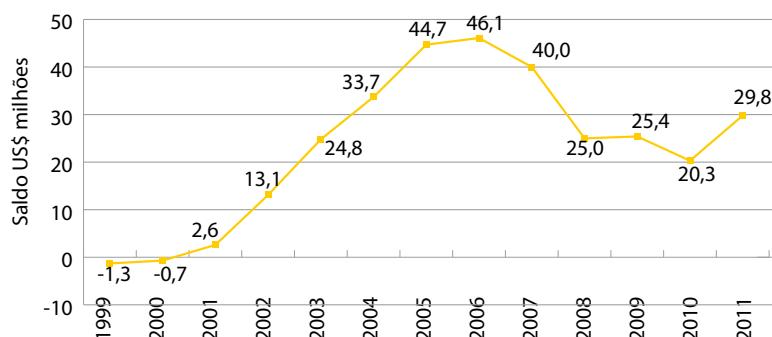


Gráfico 12 - Evolução das exportações

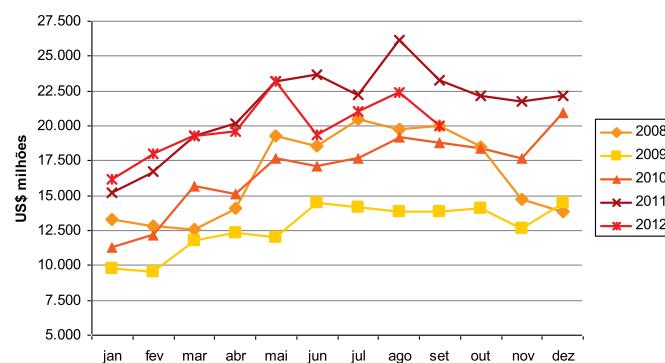


Gráfico 13 - Evolução das importações

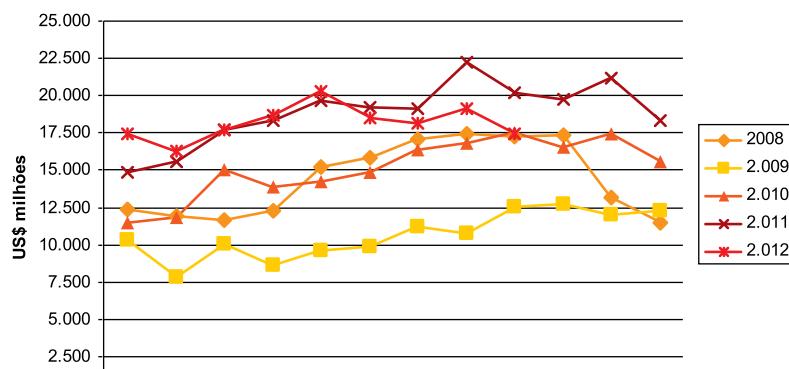
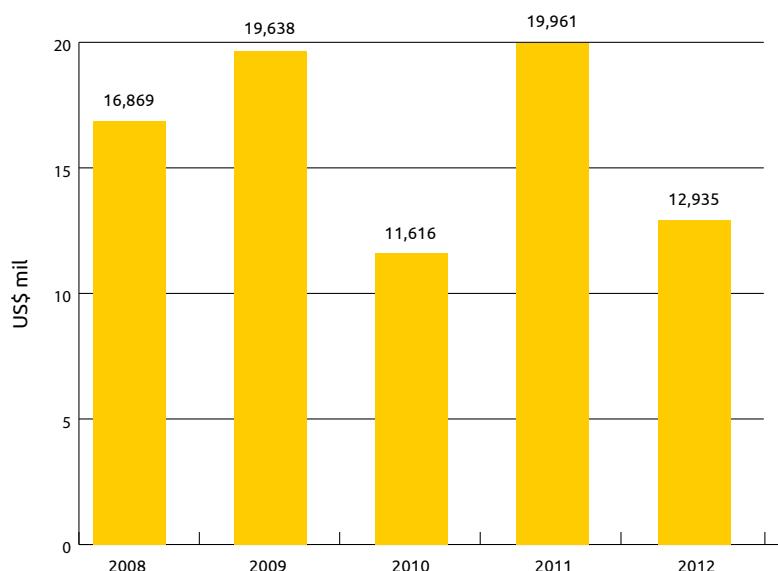


Gráfico 14 - Evolução do saldo do comércio exterior



Nos primeiros nove meses de 2012, as exportações caíram 5,80%. As importações caíram 1,96% e o saldo declinou 35,2%.

Na pesquisa Focus de 5 de outubro de 2012, a previsão de superávit comercial para 2012 é de apenas R\$ 18 bilhões e R\$ 14,57 bilhões em 2013. O déficit em conta corrente deverá atingir R\$ R\$ 59,63 bilhões em 2011 e R\$ 70,0 bilhões em 2012.

NÍVEL DE EMPREGO

A criação de emprego formais aumentou 201,6% entre 2003 e 2011. Houve recuos em 2008, 2009, devido às crises econômicas dos Estados Unidos e da Europa.

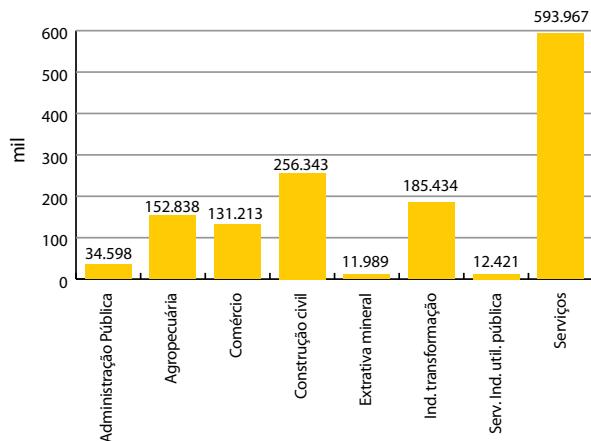
Em 2011, a criação de emprego (118,9 mil postos) caiu 23,9% em relação a 2010, mas cresceu 95,4% em relação a 2009 e 33,9% em relação a 2008.

Gráfico 15 - Postos de trabalho



Nos primeiros oito meses de 2012, o nível de emprego caiu 24,4% em relação a 2011 e 43,6% em relação a 2010. A criação de empregos formais no período foi puxada pelos setores de serviços, construção civil e indústria.

Gráfico 16 - Postos gerados jan/ago



O índice de desocupação nas regiões metropolitanas, que foi elevado de março a maio de 2009, mostra excelente recuperação. O país vive praticamente em regime de pleno emprego.

Gráfico 17 - Taxa de desocupação nas RM

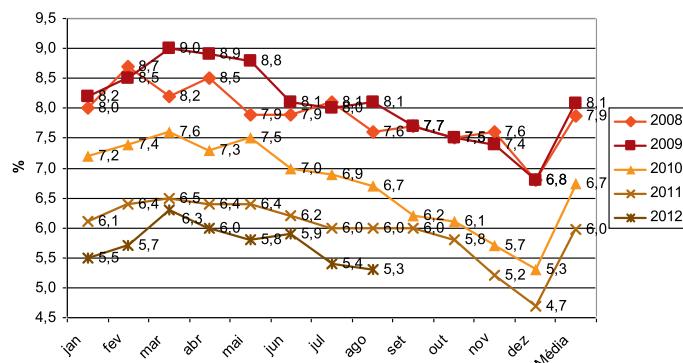
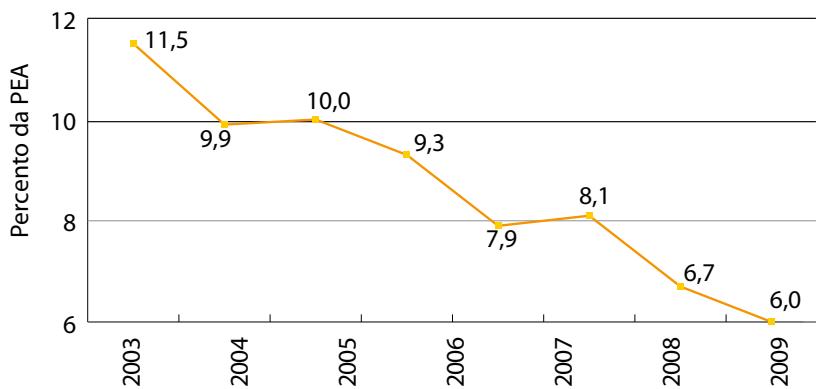


Gráfico 18 - Taxa de média de desocupação



SETOR INDUSTRIAL

O desempenho da indústria em 2011 e 2012 tem sido o calcanhar de Aquiles da economia.

Gráfico 19 - Taxa de média de desocupação

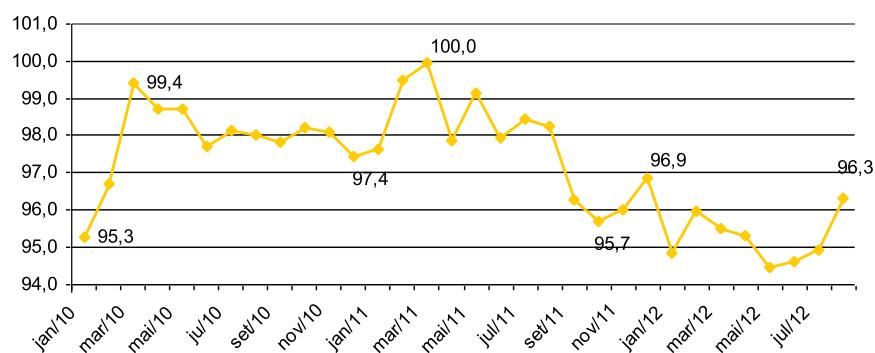


Gráfico 20 - Índice mensal

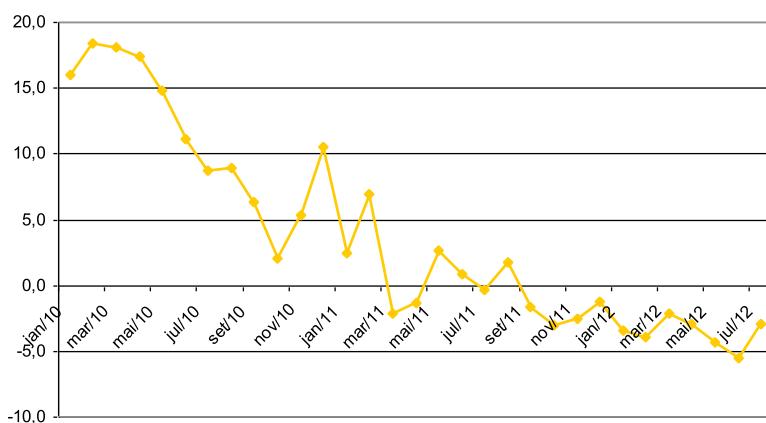
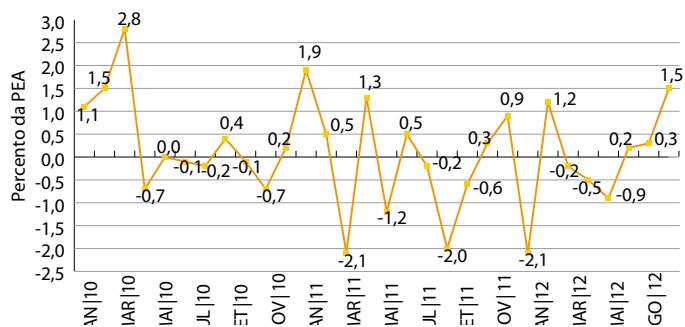
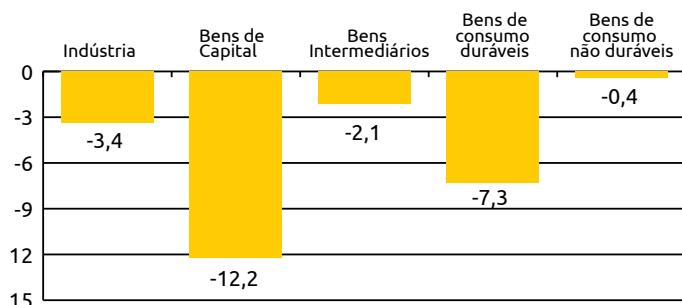


Gráfico 21 - Indústria -
% sobre o mesmo mês do ano anterior



Nos primeiros oito meses de 2012, a indústria mostra retração de 3,4% em relação ao mesmo período do ano anterior, puxada pelos bens de capital e bens duráveis.

Gráfico 22 -Indústria: Crecimento
por categoria (Jan/Set)

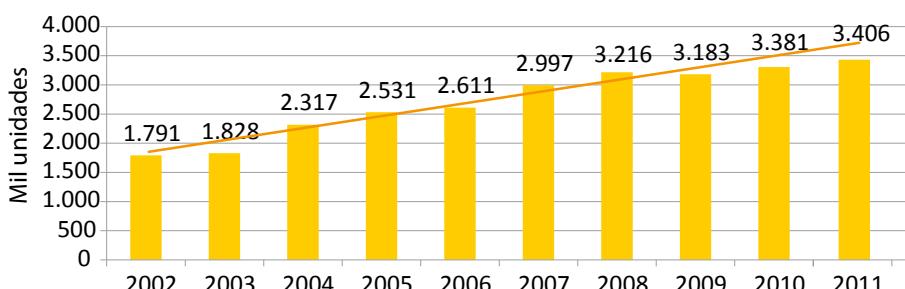


A Focus de 5 de outubro de 2012 prevê retração de 2,0% na produção industrial de 2012 e crescimento de 4,15% em 2013.

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A produção de veículos em 2011 foi 0,7% superior à de 2010 e 29,3% superior à de 2009. No longo prazo, a produção cresceu 90% em relação a 2002.

Gráfico 23 - Produção de Veículos



Nos primeiros nove meses de 2012, a produção foi 5,7% inferior à do mesmo período de 2011 e 10,9% superior à de 2010.

Confirmando uma tendência de vários anos, o licenciamento também cresceu 21,3% em relação a 2010 e 3,6% em relação a 2009. No longo prazo, o licenciamento vem crescendo mais do que a produção. Isso indica aumento na importação.

Por isso, o Governo taxou em 40% as importações de veículos e exigiu índice de nacionalização de 65%.

Gráfico 24 - Produção de Veículos

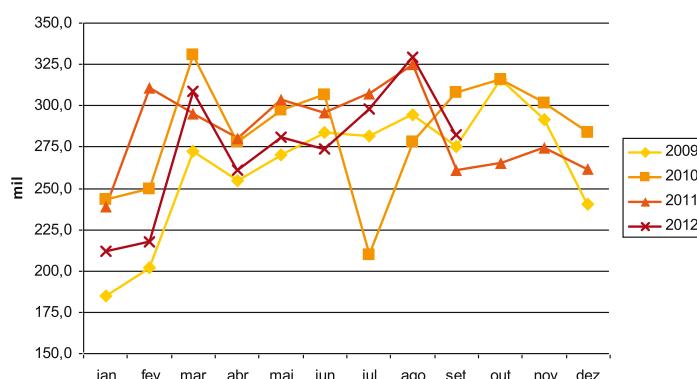
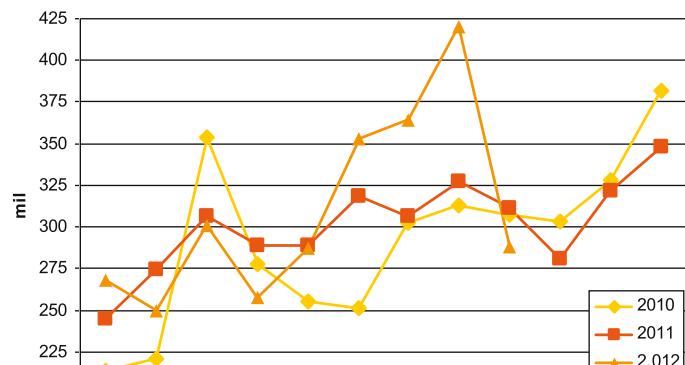
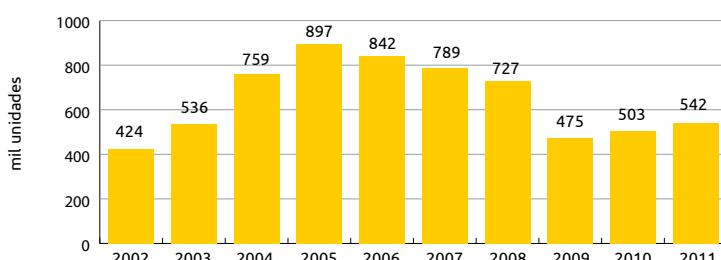


Gráfico 25 - Licenciamento de Veículos



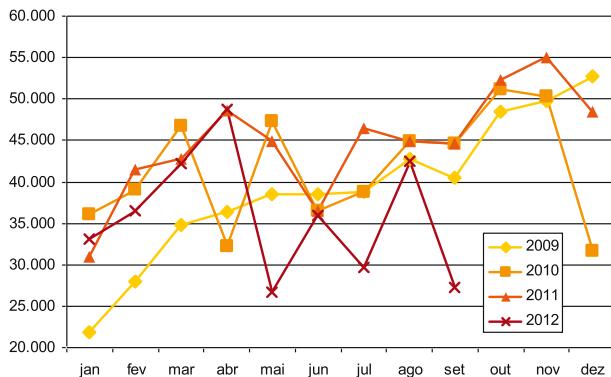
As exportações, que vinham caindo a partir de 2007, mostraram boa recuperação. Em 2011, a exportações cresceram 7,72% em relação a 2010 e 46.96% em relação a 2009.

Gráfico 26 - Exportação de veículos



Nos primeiros nove meses de 2012, as exportações foram 18,02% inferiores às do mesmo período de 2011 e 0,37% inferiores à do período de 2010.

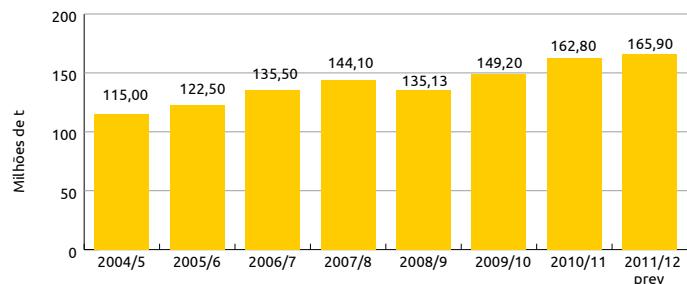
Gráfico 27 - Exportação de veículos



PRODUÇÃO DE GRÃOS

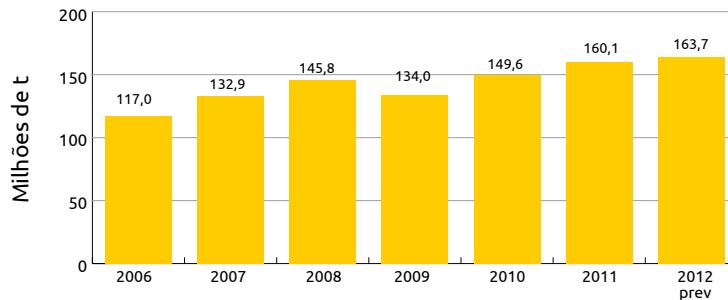
Segundo dados da CONAB, a produção de grãos teve aumento de 10,42% em 2008/09 em relação a 2007/08 e de apenas 0,04% em 2009/10 em relação a 2008/09. Em 2010/11, o crescimento foi de 9,22%. Para a safra 2011/2012, as previsões são de queda de 0,5%, devido à seca no sul do país.

Gráfico 28 - Safra de Grãos CONAB



A previsão para 2011/12 é de 165,90 milhões de toneladas, 1,9% inferior à safra anterior. O IBGE de agosto (gráfico 30) e prevê aumento de 2,25% na produção em 2012.

Gráfico 29 - Safra de Grãos IBGE



RESULTADOS FISCAIS

O superávit primário do setor público consolidado em agosto alcançou R\$ 3 bilhões. O Governo Central apresentou superávit de R\$1,2 bilhão; os Governos regionais, R\$ 1,5 bilhão; e as empresas estatais, R\$341 milhões.

No ano, o superávit primário atingiu R\$ 74,2 bilhões (2,56% do PIB), comparativamente a R\$96,5 bilhões (3,56% do PIB) no mesmo período de 2011. No acumulado em doze meses, o superávit atingiu R\$106,4 bilhões (2,46% do PIB).

Os juros nominais, apropriados por competência, alcançaram R\$19,1 bilhões em agosto, comparativamente a R\$ 17,4 bilhões em julho, tendo contribuído para esse aumento o maior número de dias úteis no mês. No acumulado no ano, os juros alcançaram R\$ 147,6 bilhões (5,09% do PIB), reduzindo-se 0,82 p.p. do PIB em relação ao mesmo período do ano anterior. Essa redução foi influenciada pela trajetória de queda da taxa Selic e pela menor variação do IPCA, indicadores aos quais estão vinculadas parcelas significativas da dívida pública. No acumulado em doze meses, os juros nominais alcançaram R\$224 bilhões (5,17% do PIB), mantendo a tendência de queda observada ao longo do ano.

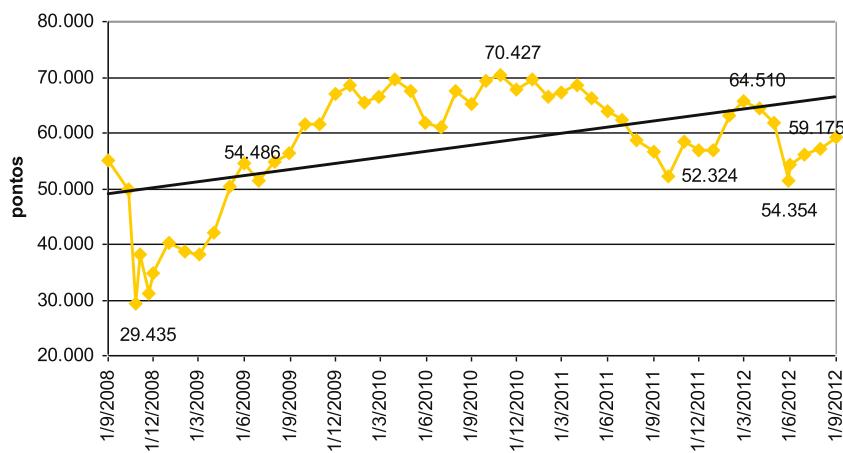
O resultado nominal, que inclui o superávit primário e os juros nominais apropriados, foi deficitário em R\$16,1

bilhões em agosto. No ano, o déficit nominal atingiu R\$ 73,4 bilhões (2,53% do PIB), comparativamente a R\$63,7 bilhões (2,35% do PIB) no mesmo período de 2011. No acumulado em doze meses, o déficit nominal alcançou R\$ 117,7 bilhões (2,72% do PIB), comparativamente a R\$ 118,6 bilhões (2,76% do PIB) até julho. O déficit nominal do mês foi financiado pelas expansões de R\$10,6 bilhões na dívida mobiliária em mercado e de R\$6,3 bilhões na dívida bancária líquida, contrabalançadas, parcialmente, pelas reduções de R\$696 milhões no financiamento externo líquido e de R\$44 milhões nas demais fontes de financiamento interno, que incluem a base monetária.

BOLSA

Entre o início de setembro e o final de outubro de 2008, o índice Ibovespa despencou da faixa de 55 mil pontos para menos de 30 mil pontos. A partir daí, graças à entrada de capital estrangeiro, passou a ser recuperar e crescer, chegando a superar 70.000 pontos. Em 2011, o índice mostrou declínio (gráfico 32), que se acentuou após a crise econômica mundial. Depois de cair a 52.000 pontos em setembro, houve boa recuperação nos últimos meses. O índice do final de maio 2012 mostra queda acentuada com recuperação parcial a partir de julho.

Gráfico 30 - Ibovespa



O autor é diretor técnico executivo da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN, presidente da 24ª JARI do DER-SP e professor de Gerenciamento de Custos Logísticos da FAAP.

*A gente sempre leva
o melhor para você*



Especialista no transporte de cargas fracionadas de alto valor agregado, a Jamef garante segurança total a sua encomenda, da coleta à entrega em suas mãos.

Transportamos **confecção, 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, renovação constante da frota e monitoramento via satélite 24 horas, 7 dias por semana.

Acesse www.levaomelhorparavoce.com.br e saiba por que a gente sempre leva o melhor para você.



Baixe um leitor
de QR CODE
e saiba mais.



www.jamef.com.br

Crise mundial pode reduzir crescimento do setor

Como atividade-meio, o transporte sofre imediatamente as consequências da desaceleração dos setores produtivos. Foi um dos primeiros setores a sentir o impacto da recessão de 2008 e um dos primeiros a sair dela.

Por Neuto Gonçalves dos Reis

No final de 2008, o setor passou repentinamente de um processo de recomposição dos fretes, de dispensa de clientes pouco rentáveis e de falta de caminhões nas revendas, para uma situação incômoda na qual os clientes impunham redução de fretes, num momento em que os custos não estavam caindo. Pelo contrário, os custos fixos e indiretos por tonelada passaram a crescer devido à redução do volume transportado.

Acompanhando as tendências da economia, o setor começou a recuperar-se no segundo semestre de 2009. Em 2010, o Índice de Desempenho do Transporte Rodoviário de Cargas do DECOPE aponta crescimento recorde de 17,2%. Existiram até condições para recompor a defasagem tarifária e as expectativas dos empresários são de bom crescimento do setor.

Em 2011, embora a economia tenha experimentado desaceleração, o transporte continuou crescendo e investindo. No entanto, a crise mundial deverá reduzir a taxa de aumento PIB e, por tabela, o crescimento do setor em 2012.

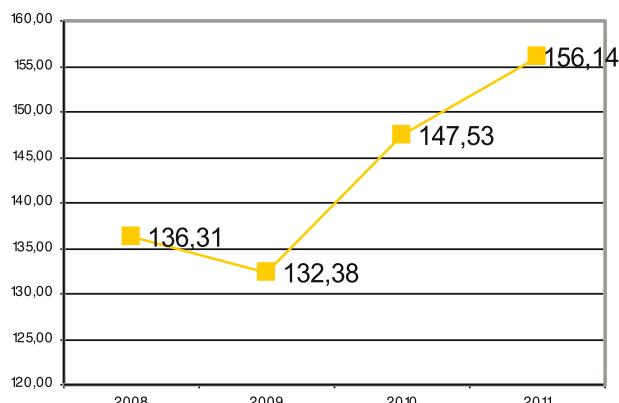
PEDÁGIOS DE CAMINHÕES

Segundo dados da série original e da ABCR, em 2010, o movimento de pedágios de veículos comerciais teve alta de 14,44% em relação a 2009 e de 8,23% em relação a 2008.

Em 2011, o crescimento foi de 6,14% sobre 2010 e de 18,40% sobre 2009 (gráfico).

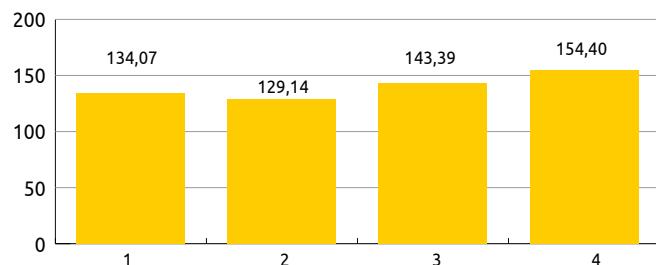
Nos primeiros nove meses de 2012, o movimento cresceu 2,29% em relação a 2011 e 9,16% em relação a 2010.

Gráfico 1 - Evolução da série original



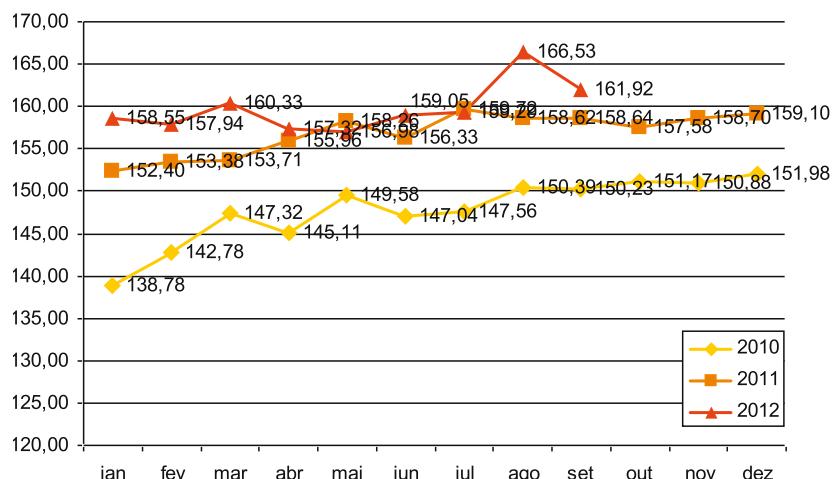
A série dessazonalizada cresceu 2,20% em 2011 em relação a 2010 e 9,03% em relação a 2010.

Gráfico 2 - Pedágio - série dessazonalizada



Nos primeiros cinco meses de 2012, a série dessazonalizada cresceu 4,92% em relação a 2011 e 8,32% em relação a 2010.

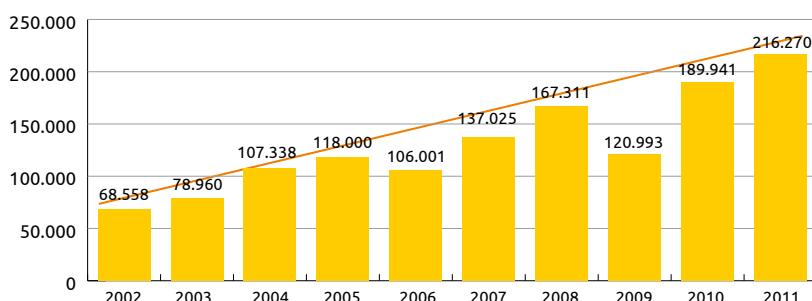
Gráfico 3 - Pedágio - série dessazonalizada



PRODUÇÃO DE CAMINHÕES

Em 2011 a produção foi 11,90% à de 2010 e 71,54% maior que a de 2009. A fabricação mais do que triplicou entre 2002 e 2011.

Gráfico 4 - Produção de caminhões



PANORAMA

Durante 2011, a produção cresceu até setembro. Daí para frente, apesar de ligeira queda, manteve-se superior às dos anos anteriores.

Nos primeiros nove meses de 2012, devido à transição para o a norma Euro 5, a produção caiu 40% em relação a 2011.

Gráfico 6 - Caminhões licenciados

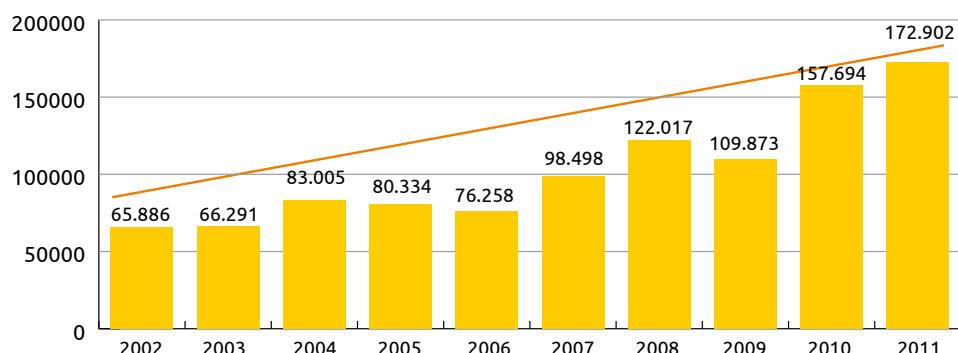
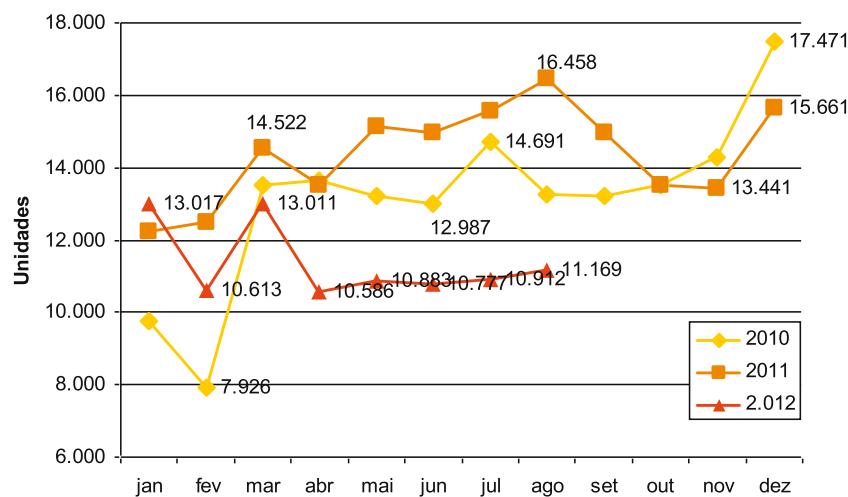


Gráfico 7 - Licenciamento de caminhões

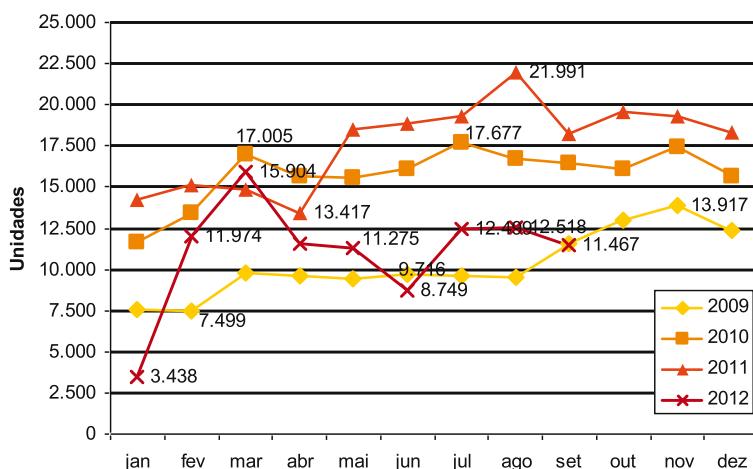


Em 2011, o número de caminhões licenciados foi 9,64% superior à do mesmo período de 2010 e 103,90% superior à do mesmo período de 2009.

O licenciamento em 2011 foi mais que o triplo do de 2002.

Nos primeiros nove meses de 2012, o licenciamento caiu 22% em relação a 2011.

Gráfico 5 - Produção de caminhões



IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

De acordo com o Departamento de Estatística da ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), em 2010, o mercado interno cresceu 47,87% em relação ao 2009 e 29,74% em relação a 2008 (tabela).

Implementos	2008	2009	2010	2011
Mercado interno	131.201	115.107	170.283	190.825
Exportação	7.087	2.873	4.393	5.276
Reboques e semirreboques	54.486	40.509	59.251	59.441
Carroçarias sobre chassi	76.715	74.598	111.032	131.384

A produção de reboques e semirreboques cresceu 46,27% em relação a 2009 e 8,75% em relação a 2008. A produção de carroçarias sobre chassi cresceu 48,75% em relação a 2009 e 44,64% em relação a 2008. As exportações cresceram 37,10% em relação a 2009 e caíram 4,42% em relação a 2008.

Nos primeiros nove primeiros meses de 2012, houve retração do mercado interno (tabela) e aumento nas exportações.

Produto/mercado até setembro	2011	2012	%
Mercado interno	143.715	119.397	-11,99
Exportação	3.042	3.560	22,43
Reboques e semirreboques	45.375	38.000	-14,05
Carroçarias sobre chassi	98.340	81.397	-11,02

*Diretor Técnico da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares, presidente da 24ª JARI do DER-SP e professor de Gerenciamento de Custos Logísticos da FAAP

CIRCULAÇÃO





LEI 12619 - VISÃO TRABALHISTA
SIMPÓSIO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRC
JURISPRUDENCIA TST
RESTRIÇÃO - MARGINAL TIETÊ / SP
IMPLEMENTOS DE ALUMÍNIO
CONCEITO DE MUDANÇA
TRANSPORTE DE CARGAS AERoviÁRIO
TRANSPORTE MERCOSUL

A Lei n.12.619, de 30/04/2012 e a Regulamentação da Profissão de Motorista

Gerada a partir de uma grande discussão aberta à sociedade, a Lei 12.619 tem como objetivo criar regras claras para a atividade de motorista profissional.

Por Narciso Figueirôa Junior

A Lei n.12.619, de 30 de abril de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 02/05/2012 é uma lei diferente das demais. Nasceu de uma grande discussão na sociedade e da carência de ser criar um regramento específico na legislação sobre a profissão do motorista, com direitos e deveres inerentes a sua atividade.

A discussão sobre o pagamento ou não de horas extras para motoristas de caminhões e ônibus é antiga e a jurisprudência sobre a matéria, muitas vezes amparada em certos preconceitos, criou uma insegurança jurídica para patrões e empregados.

A via coletiva para dar tratamento específico para o tema não foi suficiente para solucionar as controvérsias jurídicas existentes.

Dizemos que a Lei 12.619/2012 é especial, pois é fruto de um consenso histórico entre a CNT - Confederação Nacional do Transporte e a CNTT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres com a participação do Ministério Público do Trabalho, através da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, com sede em Brasília.

E como todo grande entendimento, houve concessões recíprocas para que o texto final aprovado pudesse buscar um equilíbrio entre as pretensões das classes econômica e profissional e os interesses da sociedade.

O texto pode não ser perfeito, mas traz diretrizes básicas fundamentais para que as relações trabalhistas no segmento de transporte atinjam um novo patamar de evolução.



A Lei 12.619/2012 dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a CLT e a Lei n.9.503/1997, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

Em razão dos vetos da Senhora Presidente da República ao artigo 12, do Projeto de Lei n.99, de 2007 (n.319/09 no Senado Federal) a nova lei entrou em vigor no último dia 17 de junho de 2012 (quarenta e cinco dias após a sua publicação), nos termos do artigo 8º, "caput", da Lei Complementar n.95, de 26/02/1998 e artigo 1º, do Decreto-Lei n.4.657, de 04/09/1942 (Lei de Introdução ao Código Civil). Também em função dos vetos aos artigos 7º, 8º, 10º e 11º, do PL 99/2007, não houve as pretendidas alterações nas Leis 10.233, de 05/06/2001, 11.079, de 30/12/2004 e 12.023, de 27/08/2009.

Em seu artigo 1º, a Lei 12.619/2012 dispõe ser livre o exercício da profissão de motorista, atendidas as condições e qualificações profissionais nelas estabelecidas, prescrevendo que integram a referida categoria profissional os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas atividades ou categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas.

Fica claro que a nova lei trata da profissão do motorista com vínculo empregatício na condução de veículos comerciais de transporte de cargas com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas, de veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de dez lugares em estradas pavimentadas ou não ou em vias públicas urbanas.

Considerando que a função de motorista é categoria profissional diferenciada, entendemos que se aplica a referida lei aqueles que atuam em outras categorias econômicas, mesmo tendo havido vetos aos incisos III e IV, do artigo 1º, haja vista a presença de condições de vida singulares e a existência de estatuto profissional próprio, nos termos do par.ºº, do artigo 511 da CLT.

De acordo com o artigo 2º, são direitos dos motoristas profissionais, além dos direitos sociais previstos nos artigos 6º a 11 e dos direitos da seguridade social de que tratam os artigos 194 a 204 da Constituição Federal, os seguintes: I- acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público; II- atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, por intermédio do SUS, em relação às enfermidades que mais os acometam, nos termos de levantamento oficial; III- não responder perante o

empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções; IV- receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão; V- jornada de trabalho e tempo de direção, controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador; VI- seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a dez vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Mister se fazem algumas considerações acerca dos direitos elencados no artigo 2º, da Lei n.12.619/2012. Será necessária norma regulamentadora para definir os critérios de acesso gratuito do motorista profissional a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, assim como para o atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, através do SUS e as enfermidades que serão consideradas para os referidos tratamentos médicos.

Também deverá ser definido em norma regulamentar ou em instrumentos coletivos de trabalho (acordos ou convenções) os riscos pessoais inerentes às atividades dos motoristas empregados, de cujas coberturas deve tratar o seguro obrigatório criado com a nova lei.

Na ausência de norma regulamentadora sobre a matéria, entendemos que pelo menos os eventos de morte e invalidez devem ser cobertos pelo seguro, podendo a matéria ser objeto de previsão em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, conforme prevê o artigo 2º, parágrafo único, da Lei 12.619/2012.

No que tange ao direito mencionado no inciso III, do artigo 2º da nova lei, vale destacar que nos casos de culpa do motorista, devidamente comprovada, fica autorizada a sua responsabilização, desde que tenha sido acordada formalmente, nos termos do parágrafo 1º, do artigo 462 da CLT.

Vale lembrar que a desídia, assim denominada pela doutrina como o descumprimento dos deveres afetos à relação empregatícia, em razão de negligência, de imprudência ou de imperícia do empregado, trata-se de hipótese de justa causa, nos termos da letra "e", do artigo 482 consolidado.

A proteção do Estado contra ações criminosas (inciso IV, do artigo 2º) trata-se do direito à segurança pública,

já previsto no artigo 144 da Constituição Federal como dever do Estado e direito de todo cidadão.

Não há dúvidas de que a profissão de motorista, assim como outras não menos relevantes, merece maior atenção do Estado no sentido de oferecer segurança nas estradas e vias urbanas, combatendo o roubo de cargas, uma das chagas do transporte rodoviário que, infelizmente, grassa em todo o país.

No inciso V, do artigo 2º da nova lei, encontra-se bem delineada a distinção necessária entre a jornada de trabalho e o tempo de direção.

A primeira relativa aos motoristas profissionais com vínculo empregatício e o segundo aplicável a todo e qualquer motorista, seja empregado de empresas nacionais ou estrangeiras, bem como ao transportador autônomo de cargas (agregado ou independente, Lei 11.442/2007) ou de passageiros.

Com o advento da nova lei passou a ser obrigação do empregador e um direito do motorista profissional o controle fidedigno da jornada de trabalho por meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos ou através de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de serviço externo.

Desta forma, não há mais possibilidade de se invocar o disposto no inciso I, do artigo 62, da CLT, para o motorista, valendo destacar que o referido dispositivo não foi revogado pela Lei n.12.619/2012, ficando a sua aplicação para outras funções e circunstâncias onde o labor for externo incompatível com a fixação de horário de trabalho, o que não é mais a hipótese do motorista profissional.

Vale destacar que a papeleta de serviço externo possui regulamentação no parágrafo único do artigo 13, da Portaria MTPS 3.626, de 13/11/1991, alterada pela Portaria 41, do Ministério do Trabalho e Emprego, de 28/03/2007. Também em decorrência do inciso V, do artigo 2º, da referida lei, acreditamos que o Tribunal Superior do Trabalho poderá vir a revisar a Orientação Jurisprudencial 322 da SDI-1 que dispõe que o tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho do empregado que exerce a atividade externa. Como já afirmado, a mencionada lei, em seu artigo 3º, trouxe alterações importantes na CLT, acrescentando os artigos 235-A a 235-H, bem como altera a redação do artigo 71 consolidado, para incluir o parágrafo 5º, de aplicação específica para o transporte coletivo de passageiros.

O artigo 235-B passa a elencar os deveres do motorista profissional que são os seguintes: I- estar

atento às condições de segurança do veículo; II- conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; III- respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; IV- zelar pela carga transportada e pelo veículo; V- colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; VI (vetado); VII- submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Dispõe ainda o parágrafo único do artigo 235-B que a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII, do mesmo dispositivo, serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

A redação permite a aplicação de sanções disciplinares e dependendo das circunstâncias o enquadramento no artigo 482, letras "b", "f" ou "h", da CLT, sendo evidente que dirigir embriagado ou sob efeito de drogas pode acarretar outras consequências de ordem penal, civil e administrativa.

Merece destaque a inclusão no inciso VII, do artigo 235-B, da possibilidade de criação pelas empresas de programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, medida preventiva de grande alcance social, para que se possa inclusive identificar os casos de dependência.

É certo que a matéria relativa à submissão do empregado a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica pode gerar alguma celeuma, mas não se pode obter mais segurança nas estradas e nas vias urbanas, restringindo a aplicação do referido dispositivo legal.

Trata-se de hipótese em que o interesse maior da sociedade deve prevalecer sobre o interesse individual, sendo certo que eventual conflito entre normas constitucionais se resolve pela aplicação do princípio da proporcionalidade.

Sobreleva ressaltar que a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil é uma das primeiras agências regulamentadoras a seguir as orientações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e exigir exames toxicológicos dos empregados das companhias aéreas. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 120 está baseado na segurança e recuperação de profissionais afetados pelo consumo de substâncias psicoativas e na recuperação destes profissionais, sendo um importante precedente nas



boas práticas voltadas à segurança da população usuária do sistema de transporte.

Desta forma, considerando que a finalidade da regra contida no artigo 235-B, inciso VII, da CLT é preservar a segurança nas estradas o que, em última análise, interessa a toda sociedade, entendemos que não há, em princípio, inconstitucionalidade na submissão do empregado a teste de uso de droga e de bebida alcoólica, mas recomendamos alguns cuidados para que se evitem eventuais discussões judiciais e resistência dos próprios trabalhadores em aceitar a nova regra legal.

Em primeiro lugar a empresa deve instituir um programa preventivo de controle de uso de drogas e de bebidas alcoólicas até mesmo para distinguir o uso ocasional da dependência. Em segundo lugar é recomendável que o empregado venha anuir à referida regra através de cláusula específica no contrato de trabalho para que o mesmo possa ter ciência, inclusive, das regras do programa preventivo. E, por fim, que haja aplicação a todos os motoristas, sem distinção, para que se evite tratamento discriminatório.

Acerca do tema, vale destacar a decisão da 4ª Turma do TST, nos autos do Processo TST-AIRR-24.300.19.2008.5.15.0126, publicada no DJ em 12/08/2011, tendo como relatora a Ministra Rosa

Maria Weber Candiota da Rosa, que indeferiu o pedido de indenização por danos morais, em função do uso de bafômetro, assim concluindo: "Indenização por danos morais Sustenta o reclamante fazer jus à indenização por danos morais postulada, aduzindo que restou incontroverso nos autos o fato de a reclamada realizar testes de bafômetro em seus empregados, sendo que, através do depoimento da única testemunha ouvida, restou comprovado que os referidos testes eram obrigatórios aos trabalhadores da parte operacional, aleatórios para os da parte administrativa e dispensados para os cargo de gerência, o que revela tratamento discriminatório entre os empregados. Sustenta, ainda, que a realização de tais testes, cuja obrigatoriedade restou comprovada, esbarra nos princípios constitucionais da inviolabilidade da vida privada e da intimidade, segundo os quais ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo.

O r. Juízo "a quo" indeferiu o pedido por entender que não restou provada a obrigatoriedade alegada na petição inicial e que, ainda que comprovada a mesma, a atitude da reclamada estaria inserida nos poderes de comando e disciplina do empregador.

Inicialmente, cumpre salientar que a reparação decorrente do dano moral encontra fundamento legal nas disposições contidas no art. 5º, V e X, da

CIRCULAÇÃO

Constituição Federal, sendo considerado aquele proveniente da violação dos direitos individuais de cada cidadão relativamente à sua intimidade, privacidade, honra e imagem, de natureza íntima e pessoal em que se coloca em risco a própria dignidade da pessoa humana, diante do contexto social em que vive. Desta forma, para a configuração do dano moral no âmbito do Direito do Trabalho é necessária a ocorrência de violação à honra pessoal do trabalhador, não bastando a inobservância quanto ao cumprimento das obrigações decorrentes do vínculo empregatício. O dano deve ser proveniente de situações vexatórias em que o trabalhador se sinta humilhado, desrespeitado intimamente, em decorrência exclusivamente da prestação de serviços.

No caso dos autos, não restou demonstrada qualquer violação à honra e dignidade do autor, eis que a realização de testes de bafômetro pela empresa tinham como finalidade a prevenção de acidentes e era feita de forma geral.

Tal determinação não importa em abuso de poder por parte do empregador, mormente diante da existência de áreas de risco no local de prestação de serviços do empregado, conforme restou esclarecido pela única testemunha ouvida nos autos.

Com efeito, afirmou a referida testemunha, que "faziam carga e descarga de silos de polietileno e também utilizavam empilhadeira para fazer a carga e descarga do produto", bem como que "há áreas de risco dentro da área operacional, como tanques de combustível, por exemplo, fenol".

Ademais, conforme restou comprovado, diante das declarações da testemunha, todos os trabalhadores da parte operacional submetiam-se aos testes de bafômetro, tais como motoristas, ajudantes e operadores, inclusive "terceiros que vão prestar serviços nessa área de risco". Não há falar, portanto, em ofensa aos princípios constitucionais da inviolabilidade da vida privada e da intimidade.

Da mesma forma, não há falar em ato discriminatório por parte da reclamada em relação ao reclamante, eis que todos aqueles que adentravam à área operacional submetiam-se aos testes.

O fato de os empregados da área administrativa realizarem o teste esporadicamente e de os gerentes serem dispensados do mesmo não importa em ofensa aos princípios constitucionais invocados pelo reclamante, já que a isonomia consiste exatamente em tratar com igualdade os iguais e desigualmente os desiguais.

Inexistiu, portanto, violação à honra pessoal com a exposição do autor à situação vexatória que lhe ocasionasse o desrespeito necessário para a configuração do dano moral.

Correta, pois, a r. decisão de origem que indeferiu o pedido de indenização por danos morais. Mantendo.

O artigo 235-C dispõe que a jornada de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenções coletivas de trabalho (oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, nos termos do artigo 7º, inciso XIII, da CF).

Diante das dificuldades em se estabelecer um limite específico para a jornada de trabalho do motorista optou-se pela regra geral, também prevista no artigo 58 da CLT, assim como a permissão de prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias (par.1º, do artigo 235-C), previsão já contida no artigo 59 consolidado.

A lei estabelece ainda um intervalo mínimo de uma hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de onze horas a cada 24 horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas, nos termos do parágrafo 3º, do artigo 235-C.

Em relação aos intervalos inter e intrajornada, nenhuma novidade, pois a CLT já os prevê como regra geral nos artigos 66 e 71. A inovação fica para o repouso semanal de 35 horas como regra geral para o motorista profissional, e de 36 horas para aquele que se ativa em viagens de longas distâncias (artigo 235-E, par.1º). Neste tópico, algumas ponderações são necessárias. O descanso semanal remunerado de 24 horas consecutivas, preferentemente aos domingos, é um direito do trabalhador, previsto no artigo 67 da CLT e regulamentado pela Lei 605, de 05/01/1949 e Decreto 27.048, de 12/08/1949, com possibilidade de perda da remuneração, quando, sem motivo justificado, o empregado não tiver trabalhado durante toda a semana anterior, cumprindo integralmente o seu horário de trabalho (art.6º, da Lei 605/1949).

Nos termos do artigo 7º, inciso XV, da Constituição Federal, a determinação de que as folgas devem ser aos domingos, salvo motivo de conveniência ou necessidade imperiosa do serviço, não é mais exigível. Assim, considerando que a Lei 12.619/2012 estendeu, como regra geral, o repouso semanal para os motoristas profissionais para 35 horas e 36 horas para aqueles que trabalham em viagens de longas distâncias, tais repousos poderão ou não coincidir com os domingos.

Estabelece ainda o artigo 235-C, em seu parágrafo 4º, que as horas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal (50%, no mínimo) ou mediante instrumentos de acordos ou convenções coletivas de trabalho, aplicando o adicional de 20% sobre a remuneração para o trabalho noturno (par.5º do mesmo dispositivo).

Em seu parágrafo 6º o artigo 235-C trata de um acordo de compensação em que o excesso de horas de trabalho em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, desde que haja previsão em acordos ou convenções coletivas, observadas as regras previstas na CLT.

Vale destacar que o artigo 59, parágrafo 2º da CLT, com a redação dada pela Lei n.9.601/1998, institui o chamado banco de horas, cujas regras deverão ser aplicadas à compensação de que trata o parágrafo 6º, do artigo 235-C, bem como as disposições contidas na Súmula 85 do Tribunal Superior do Trabalho.

O parágrafo 2º do artigo 235-C traz uma importante inovação na CLT aos dispor que será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, "espera" e descanso.

Em relação aos períodos de refeição, repouso e descanso, nenhuma novidade, posto que a própria CLT já os considera como não computados na jornada de trabalho.

A grande inovação trazida pela nova lei está na figura do "tempo de espera", assim definido no parágrafo 8º, do referido artigo, como sendo as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga e descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias. O "tempo de espera" não computado na jornada normal de trabalho encontra-se em consonância com a regra geral contida na CLT, em seu artigo 4º, de que se considera como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, "salvo disposição especial expressamente consignada".

Tal exceção, expressamente consignada no novo artigo 235-C, em seu parágrafo 8º, aplicada ao motorista que atua no transporte rodoviário de cargas, veio ao encontro da necessidade de se estabelecer um regramento para uma situação muito peculiar da atividade que são as horas de espera para carregamento

e descarregamento dos veículos em embarcadores e destinatários das mercadorias, bem como em barreiras fiscais e alfandegárias.

Vale destacar que o parágrafo 8º, do artigo 235-C, estabelece que são consideradas "tempo de espera" as horas que excederem à jornada normal de trabalho, ou seja, trata-se de situação peculiar com previsão específica na lei e que deve ter tratamento de exceção, ou seja, somente devem ser assim consideradas as horas além do horário normal de trabalho.

Da leitura do referido dispositivo não vislumbramos a obrigação da empresa pagar primeiramente as duas horas extras máximas diárias para somente após vir a ser considerado o tempo de espera. Desde que sejam respeitados os intervalos inter e intrajornadas e configuradas as hipóteses de ocorrência previstas no par.8º, do artigo 235-C, as horas que excederem a jornada normal poderão ser consideradas como tempo de espera.

Dispõe ainda o parágrafo 9º, do artigo 235-C, que as horas relativas ao período do "tempo de espera" serão "indenizadas" com base no salário-hora normal acrescido de 30%, ou seja, tal pagamento não repercutirá em outra verba trabalhista ou previdenciária, haja vista a sua nítida natureza jurídica indenizatória e que a lei não possui expressões inúteis.

No particular, vale lembrar que a Instrução Normativa nº 99, de 23/08/2012, expedida pela Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, posteriormente à publicação da Lei 12.619/2012 e que dispõe sobre a fiscalização do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e das Contribuições Sociais instituídas pela Lei Complementar n.110, de 29/06/2001, dispõe em seu artigo 9º, inciso XXXVI, que não integram a remuneração, para fins do disposto no artigo 5º (recolhimento do FGTS), o valor do "tempo de espera", nos termos do parágrafo 9º, do artigo 235-C da CLT.

Trata-se de reconhecimento, pelo Ministério do Trabalho e Emprego, que o tempo de espera possui caráter indenizatório e não incide contribuição para o FGTS.

O tempo de espera é a grande novidade trazida para a CLT, pela Lei 12.619/2012, baseada em experiência de outros países, sobretudo tudo o Chile e alguns países da Comunidade Econômica Européia, visando dar tratamento diferenciado ao motorista profissional em função das características próprias de sua atividade. Frise-se que a CLT contém previsões específicas para determinadas atividades, no Título III, Capítulo I, ao tratar das disposições especiais sobre duração e

CIRCULAÇÃO

condições de trabalho, com destaque para a Seção V, que trata do serviço ferroviário (arts.236 a 247) onde há previsão de prorrogação do trabalho em até doze horas (art.239), repouso intrajornada dedez horas (arts.239, par.1º e 243) com regimes de sobreaviso e de prontidão (art.244) e a Seção VI, que trata das equipagens das embarcações da Marinha Mercante, Navegação Fluvial e Lacustre e do Tráfego nos Portos e da Pesca (arts.248 a 252).

Todavia, em que pese a nova lei dispor que o tempo de espera do motorista profissional não se computa na jornada de trabalho e deve ser indenizado (sem demais repercussões) com base no salário-hora normal acrescido de 30%, recomenda-se que não haja abusos ou desvirtuamento na aplicação prática desse instituto, não sendo possível aplicá-lo no lugar dos repousos ou em períodos de descanso do trabalhador ou, ainda, em hipóteses não previstas pela lei, haja vista que a sua interpretação deve respeitar os princípios da razoabilidade e da boa fé.

A Lei 12.619/2012, ao inserir na CLT o artigo 235-D, dá um tratamento diferenciado para quem labora em viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 horas, devendo ser observadas as seguintes diretrizes: I- intervalo mínimo de trintaminutos para descanso a cadaquatro horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas asquatro horas ininterruptas de direção; II- intervalo mínimo deuma hora para refeição, podendo

coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I; III- repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine-leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no parágrafo 6º, do artigo 235-E.

Especificamente para o transporte rodoviário de cargas em longas distâncias o artigo 235-E estabelece que, além das regras previstas no artigo 235-D, anteriormente mencionadas, devem ser obedecidos os seguintes repousos: a) nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de 36 horas de repouso por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, podendo o gozo ocorrer no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso; b) permissão do fracionamento do descanso semanal emtrinta horas mais seis horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário; c) dispensa do serviço para o motorista que ficar fora da base da empresa com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera; d) nas fiscalizações em barreiras ou aduanas de fronteira, o tempo parado que excede a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na razão de 30% sobre o salário-hora normal; e) em casos de força maior,



devidamente comprovado, permissão de excedimento da jornada de trabalho do motorista profissional pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino; f) jornada de doze horas de trabalho por 36 horas de descanso, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique, desde que prevista em convenção ou acordo coletivo de trabalho; g) remuneração de 30% sobre a hora normal ao motorista que viajar em dupla no mesmo veículo, em relação ao tempo em que estiver de repouso no veículo em movimento, observado o repouso mínimo desejado horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo, se na cabine leito, com o veículo estacionado; h) proibição de remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação às normas da CLT; i) possibilidade de regulamentação de jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais condições de trabalho através de acordos e convenções coletivas de trabalho, desde que não sejam prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador.

Assim como o tempo de espera representa uma novidade trazida com a nova lei, o legislador criou a figura do “tempo de reserva”, assim entendido como sendo o tempo de repouso dos motoristas que trabalham em dupla, se revezando na direção do caminhão.

Diferentemente do tempo de espera em que os 30% sobre a hora normal são indenizados, no “tempo de reserva” a hora normal é “remunerada” em 30% e, portanto, deve repercutir nas demais verbas salariais e rescisórias, inclusive o FGTS, valendo destacar a Instrução Normativa n.99, de 23/08/2012, da SIT do MTE, artigo 8º, inciso XXI.

A figura do tempo de reserva também é aplicável ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento, nos termos do parágrafo 12º, do artigo 235-E.

Embora a Lei 12.619/2012 trate da profissão de motorista, é curioso observar que o parágrafo 10º, do artigo 235-E, aduz que não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o “ajudante” ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

A menção ao “ajudante” se justifica, pois não raro o motorista de viagens de longas distâncias se faz acompanhar de um ajudante de carga e descarga, sendo certo que, nessas circunstâncias, esse trabalhador está submetido às mesmas situações peculiares da atividade profissional do condutor, pelo que também a ele podem ser aplicadas, por analogia, algumas regras contidas na nova lei, como por exemplo, o tempo de espera.

Outra importante inovação trazida pela nova lei é a contida no parágrafo 11, do artigo 235-E que regula a situação muito comum na região norte do país, onde os veículos de transportes são conduzidos através de embarcações fluviais.

Nesses casos, desde que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no parágrafo 3º, do artigo 235-C (intervalo de uma hora para refeição e onze horas a cada 24 horas), esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

Sobreleva ressaltar que a nova lei prestigia a negociação coletiva como forma supletiva de regulamentação de algumas condições de trabalho específicas para determinadas especialidades de transporte rodoviário de cargas.

Neste passo, vale destacar os seguintes dispositivos que mencionam a opção de acordo ou convenção coletiva de trabalho: artigo 2º, parágrafo único (ampliação do valor mínimo da cobertura do seguro obrigatório); artigo 235-C, “caput” (jornada diária de trabalho); artigo 235-C, par.4º (ampliação do adicional de horas extras); artigo 235-C, par.6º (acordo de compensação de horas); artigo 235-F (jornada de 12X36); artigo 235-H (outras condições específicas de trabalho, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador). A Lei em comento, em seu artigo 4º, acrescentou o parágrafo 5º ao artigo 71 da CLT, que trata do intervalo para repouso e alimentação, para dispor que no transporte coletivo de passageiros, os referidos intervalos expressos no “caput” (uma hora para trabalho que excede de seis horas) e no parágrafo 1º (quinze minutos para o trabalho que não excede a seis horas), poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

CIRCULAÇÃO

O artigo 5º da Lei 12.619/2012 traz alterações na Lei 9.503, de 23/09/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para acrescentar os artigos 67-A a 67-D, tratando do tempo de direção ou de condução, assim entendido como sendo o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino (parágrafo 4º, do artigo 67-A) e dos períodos de descanso obrigatórios.

Tais alterações são necessárias para que a regra do tempo de direção ou de condução seja aplicada a todo e qualquer motorista profissional, seja ele empregado de empresas nacionais ou estrangeiras, bem como aos Transportadores Autônomos de Cargas, assim definidos pela Lei 11.442, de 05/01/2007, em seus artigos 2º, inciso I e 4º, parágrafos 1º e 2º.

De nada adiantaria haver alterações na CLT para tratar de tempo de direção e jornada de trabalho, obrigando apenas os motoristas profissionais empregados, deixando os milhares de transportadores autônomos de cargas sem a obrigação do cumprimento de um limite máximo de horas ao volante.

Nesse sentido, dispõe o artigo 67-A do Código de Trânsito Brasileiro, com a redação dada pela nova lei, ser vedado ao motorista profissional na condução de veículos de transporte e de condução escolar, transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg, dirigir por mais de quatro horas ininterruptas.

Dispõe o referido artigo, em seu parágrafo 1º que deve ser observado um intervalo mínimo de trinta minutos para descanso a cada quatro horas ininterruptas na condução dos veículos anteriormente mencionados, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas quatro horas contínuas no exercício da condução.

Admite-se, em situações excepcionais e desde que não comprometa a segurança rodoviária, a prorrogação do tempo de direção por mais uma hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados (parágrafo 2º).

Exige o referido artigo, em seu parágrafo 3º, que o condutor observe um descanso mínimo de onze horas dentro do período de 24 horas, podendo ser fracionado em nove horas mais duas, no mesmo dia. O descanso pode ser feito no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

O parágrafo 5º, do artigo 67-A do CTB traz uma relevante alteração que visa aumentar a segurança

nas estradas, ao exigir que o condutor somente inicie a viagem com duração maior que 24 horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no parágrafo 3º (onze horas de descanso dentro do período de 24 horas).

A nova lei define como início de viagem, para fins do previsto no parágrafo 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

Além disso, ela prevê a proibição ao transportador de cargas ou passageiros, embarcador, consignatário, operador de terminais, operador de transporte multimodal ou agente de cargas, permita ou ordene a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza o veículo sem a observância do repouso de onze horas dentro do período de 24 horas.

Tal regra criou uma co-responsabilidade entre o embarcador, transportador e os demais citados no parágrafo anterior, caso seja permitido ou ordenado que o motorista, ainda que subcontratado, conduza o veículo sem a observância do intervalo de onze horas, dentro do período de 24 horas e desde que a viagem seja superior a um dia.

Lamentavelmente houve veto ao parágrafo 8º, do artigo 67-A que responsabilizava solidariamente com o transportador os agentes mencionados no par.7º, anteriormente mencionados, com exceção feita àqueles identificados como embarcadores e/ou passageiros, pelas obrigações civis, criminais e outras previstas em lei, decorrentes da inobservância dos horários de descanso previstos no referido artigo, ao argumento de que ao se estabelecer solidariedade na responsabilidade criminal a redação do par.8º é contrária ao princípio da responsabilidade pessoal, previsto no artigo 5º, inciso XLV, da Constituição Federal.

Entretanto, embora o parágrafo 7º tenha ficado sem previsão de sanção em caso de descumprimento, a sanção de caráter civil encontra fundamento no artigo 186 do Código Civil, que assim dispõe: "Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito."

Dispõe o artigo 67-C que o controle do tempo de direção ou condução é responsabilidade do motorista profissional, respondendo pela não observância dos períodos de descanso, inclusive quanto às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997).

Através do artigo 6º, a Lei 12.619/2012 alterou a redação do artigo 145 do CTB, para incluir o parágrafo único para dispor que a participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III (não ter cometido qualquer infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses). Além disso, a Lei 12.619/2012 incluiu o inciso XXIII, no artigo 230 do CTB, para considerar infração grave e sujeita a multa e medida administrativa (com possibilidade de retenção do veículo), a condução em desacordo com as condições estabelecidas no artigo 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros.

Por fim, em seu artigo 9º, dispõe a lei em exame que as condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador, embarcador, consignatário, operador de terminais, operador intermodal ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais, secos e locais para repouso e descanso, inclusive dos motoristas de transporte de passageiros terão que respeitar o disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do trabalho e Emprego, dentre outras.

Embora não tenha sido prejudicada em sua essência, a Lei 12.619/2012 sofreu dezenove vetos da Senhora Presidente da República, alguns absolutamente desnecessários, mas outros que prejudicam a viabilização dos repousos e demais benefícios trazidos pela nova lei ao motorista profissional.

Vale destacar os vetos aos artigos 7º, 8º e 10º, PL 99 de 2007 (n.319/09 no Senado Federal). O artigo 7º visava à alteração do artigo 34-A da Lei 10.233, de 05/06/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, para incluir o inciso VI, nos casos de concessão de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas situados a intervalos menores que 200 quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.

O artigo 8º trazia a relevante modificação no artigo 2º, da Lei 11.079, de 30/12/2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública, para incluir o parágrafo 5º, afastando as vedações contidas



no parágrafo 4º dessa última lei citada, quando a celebração e contrato de parceria público-privada tivesse por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas. Já o artigo 10 também obrigava a adequação dos contratos de concessões de rodovias outorgadas aos concessionários para que fossem construídos os estacionamentos de veículos, situados a intervalos menores que 200 quilômetros entre si.

A justificativa para os referidos vetos foi a de que a proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, o que poderia ensejar o reequilíbrio dos contratos e o consequente aumento de tarifas cobradas nos pedágios, bem como a utilização do regime de parcerias público-privadas deve se limitar a projetos que exijam recursos vultosos e contratos de longo prazo, os quais permitam a amortização dos valores investidos.

Entendemos que a construção dos pontos de parada ao longo das rodovias com estacionamentos adequados e com condições de higiene e segurança aos motoristas profissionais é medida urgente, tão importante quanto a definição de intervalos para repousos e limites de tempo de direção e jornada de trabalho, devendo

CIRCULAÇÃO

integrar as ações e políticas governamentais do Estado, em nome da segurança nas estradas, cujo interesse está acima de eventuais reequilíbrios contratuais com a administração pública.

Neste sentido merece destaque o Projeto de Lei 785/2011, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini (DEM/SC), apresentado em 22/03/2011, na Câmara dos Deputados, que obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.

O referido projeto propõe que em toda rodovia estadual e federal, inclusive as atualmente concessionadas, haja a obrigatoriedade de disponibilizar Ponto de Apoio para usuários da via, em especial aos transportadores de cargas, preferencialmente em áreas que contemplem postos de combustível com estrutura básica para higiene e alimentação, com pátios grandes o suficiente para acomodar os caminhões, com monitoramento para garantir a segurança das cargas transportadas e instalados a uma distância entre um e outro de, no mínimo, 70 e, no máximo, 100 quilômetros.

Em 31/05/2012 o PL 785/2011 teve a sua redação final aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados e em 13/06/2012 foi remetido pela Mesa Diretoria da Câmara dos Deputados, ao Senado Federal, através do Ofício 370/12/OS-GSE.

No que tange à fiscalização do cumprimento do tempo de direção, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN publicou em 12/06/2012 a Resolução 405, que dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei 12.619/2012.

A referida Portaria estabelece os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas.

Em seu artigo 2º a Portaria 405 do CONTRAN estabelece que a fiscalização do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional dar-se-á por meio de: 1º) análise do disco ou fita diagrama do tacógrafo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, na forma regulamentada pelo CONTRAN; ou 2º) verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou 3º) verificação da ficha de trabalho

do autônomo, conforme Anexo da referida Resolução. A Resolução 408 do CONTRAN, de 02/08/2012, alterou o artigo 8º, da Resolução 405, de 12/06/2012, para determinar que até 11/09/2012, os órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via somente realizariam fiscalização educativa quanto ao tempo de direção e descanso de que trata o artigo 67-A do CTB. Por fim, foi publicada em 12/09/2012 a polêmica Portaria n.417, do CONTRAN, que alterou o artigo 6º, da Resolução 405, de 12/06/2012 para estabelecer uma recomendação para que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art.9º da Lei 12.619/2012.

A Portaria 417/2012 do CONTRAN estabelece ainda que o Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário Oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, as listas de rodovias federais que ofereçam as possibilidades do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que pertine aos pontos de parada.

Embora a Portaria 417/2012, pela sua precariedade técnica, tenha sido interpretada como uma prorrogação da fiscalização do tempo de direção nas rodovias federais (há omissão quanto as estaduais) o fato é que a Lei 12.619/2012 encontra-se em pleno vigor, desde junho de 2012, sobretudo em relação às alterações feitas na CLT e no CTB.

Neste passo, entendemos que as empresas de transporte devem se atentar para as novas regras e rever procedimentos administrativos e cláusulas contratuais para adequá-las as novas diretrizes trazidas pela Lei 12.619/2012.

A despeito das dificuldades práticas enfrentadas na aplicação da nova legislação o fato é que a Lei 12.619/2012 representa um avanço sem precedentes nas relações entre capital e trabalho e traz um novo regramento à profissão de motorista, contendo direitos e obrigações que deverão ser observados por todos os interessados.

Trata-se de uma lei que, antes de sua publicação, foi amplamente discutida entre as categorias econômica e profissional com a participação do Ministério Público do Trabalho e contando com o apoio de diversos parlamentares, o que eleva a responsabilidade na sua interpretação e aplicação.

*Narciso Figueirôa Junior é advogado, graduado e pós-graduado em Direito do Trabalho pela PUC-SP e assessor jurídico da NTC & Logística.

8º CONGRESSO BRASILEIRO DE RODOVIAS & CONCESSÕES
8ª EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE PRODUTOS PARA RODOVIAS

CBR&C BRASVIAS

SANTOS / SP • 2013
Mendes Convention Center

yemni.com.br

Infraestrutura Rodoviária: desafios institucionais e tecnológicos

12 a 14 de agosto de 2013

Informações:

www.cbrcbrasvias.com.br
contato@cbrcbrasvias.com.br

Promoção



Simpósio sobre responsabilidade civil no transporte rodoviário de cargas

Evento tradicional do transporte de cargas completa dez anos analisando as implicações da Lei 12.619 de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista.

Por Katia Rocha

O Simpósio sobre Responsabilidade Civil no Transporte Rodoviário de Cargas foi realizado pela primeira vez em 2002, na cidade de Amparo. Criado com o objetivo de aproximar o judiciário aos empresários, já se tornou um marco no transporte de cargas. Realizado pela parceria entre NTC&Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, com a Fetcesp – Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo e o Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região, é realizado pela APM – Academia Paulista de Magistrados, com apoio do Tribunal de Justiça de São Paulo e da Apamagis – Associação Paulista de Magistrados.

Tratando-se de uma reunião de alguns dos principais magistrados do País - ministros, desembargadores, juízes, juristas e advogados renomados - sua forma clara de discussão sobre as questões relativas a responsabilidade civil ligadas ao transporte rodoviário de cargas trazem conhecimento e informação para o setor. Os convidados expõem com profundidade a responsabilidade das relações entre transportadores de cargas e seus clientes, com ênfase no contrato de transporte e sua função social, direitos e obrigações, bem como na jurisprudência relativa às questões envolvendo a atividade. Ao longo destes anos muitos pleitos foram abordados oferecendo aos profissionais ligados ao transporte de cargas uma oportunidade para o esclarecimento e aprofundamento de questões relacionadas a estes temas. O resultado destes debates são registrados em anais publicados pela NTC&Logística, que muitas vezes são usados como obras de referência na área.

Em 2012, o Simpósio completou sua décima edição. O evento aconteceu no dia 28 de setembro, em São Paulo, com palestras que enfocaram as implicações da Lei 12.619 de 30/04/12. O objetivo deste encontro foi debater aspectos criminais e civis de artigos do Código Brasileiro de Trânsito. O evento abordou, entre outros aspectos, a responsabilidade Civil e Criminal do Transportador, Embarcador e demais agentes mencionados na Lei. Na ocasião, juristas, empresários e representantes do setor transportador puderam apreciar as palestras proferidas por Dr. Marcos Aurélio Ribeiro, Assessor Jurídico da NTC&Logística; Desembargador José Renato Nailini, Corregedor do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo; Desembargador Itamar Gaino, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo; Ministro Marco Aurélio Mello, Supremo Tribunal Federal, Vice-Presidente do Tribunal Superior Eleitoral e Presidente do Instituto Metropolitano de Altos Estudos.

Presença constante nestes encontros desde sua primeira edição, o Ministro do Supremo Tribunal Federal, Marco Aurélio Mello - mesmo em meio a um dos julgamentos mais esperados no País, a Ação Penal 470, vulgo Mensalão - esteve presente e falou sobre a constitucionalidade do tempo de espera imposto pela nova Lei. Antes de sua palestra, concedeu uma entrevista em que fala da importância de eventos como este Simpósio, das implicações e possíveis conflitos provenientes da nova legislação, das dificuldades do controle externo da atividade do motorista e, principalmente, da necessidade de se manter a ética, o apego aos princípios e a honestidade de propósito em todas as relações de trabalho de forma bilateral.

Entrevista Ministro Marco Aurélio Mello

28/09/12

Ministro do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal Superior Eleitoral e Presidente do Instituto Metropolitano de Altos Estudos – IMAE



O Simpósio sobre Responsabilidade Civil no Transporte Rodoviário de Cargas este ano completa dez anos. Ao longo desta trajetória foram debatidos vários pleitos, como o sistema recursal e o acesso ao judiciário (II), responsabilidade civil e dano moral (IV), vínculo empregatício de autônomos (V), pedágio municipal como contenção de tráfego local (VI), subcontratação do transporte pela empresa transportadora (VIII), constituição e legislação ambiental (IX). Em sua opinião, qual a importância de debater estes temas com empresários e juristas?

Está na troca de ideias. O Direito é uma ciência muito vasta e precisamos do contato permanente. Por isso, existe este alinhamento de interesses da área jurídica, judiciária e econômica. Momentos assim são importantíssimos, porque neles abrimos espaço para a troca de ideias, a reflexão. Desse modo, saímos todos enriquecidos.

O Direito tem expressões, institutos, vocábulos com sentido próprio. Daí a relevância da explanação de conceitos, para que haja o domínio da matéria, principalmente quando surge uma lei nova. Revela-se comum haver descompassos na interpretação, sendo indispensável que se busque o entendimento, o qual pressupõe atuação técnica. Vale lembrar que a interpretação parte de um ato de vontade e, geralmente, sofre a influência da formação técnica e humanística do intérprete. A vivência é fundamental.

No caso dos temas ora debatidos, ainda temos o cri-

tério da especialidade, ou seja, uma regência especial que não é a da Consolidação das Leis do Trabalho. Por isso, estamos realizando o Simpósio, voltado à discussão da nova lei que versa a profissão do motorista.

Já que V. Ex.^a tocou na questão da nova Lei (Lei 12.619/2012), como o Sr. a vê? Quais os benefícios e os malefícios que ela traz?

Esbarramos em um problema seriíssimo, que é o controle externo da atividade. A Lei trata de jornada, de intervalos, de período de espera. Versa sobre o repouso semanal remunerado e outras questões necessariamente dependentes de controle. Evidentemente, as peculiaridades da atividade provocarão o aparecimento de conflitos. Agora, deve haver a compreensão bilateral — do tomador dos serviços e do prestador dos serviços. Surge, então, um predicado essencial que está em desuso: a ética, o apego a princípios, a honestidade de propósito. Ninguém quer ter vantagem espezinhando o interlocutor, o outro componente da relação jurídica. O que se quer é a segurança. A entrada em vigor dessa Lei poderá conduzir a solução de conflitos de interesse no Judiciário Trabalhista.

V. Ex.^a sempre foi engajado com as causas trabalhistas, já atuou como Corregedor-geral da Justiça do Trabalho e Ministro do Tribunal Superior do Trabalho entre outros cargos públicos. Frente a essa vasta experiência na área, quais são os principais gargalos trabalhistas enfrentados pelo transporte rodoviário de cargas?

O principal problema trabalhista enfrentado é o controle! Mostra-se difícil fiscalizar o trabalho externo. Quando veio a Lei, cogitou-se da utilização de ferramentas para monitorar a atividade, como o diário de bordo, o aparelho de controle de disco (tacógrafo), medindo-se o tempo e a velocidade.

Tudo passa pela honestidade de propósito, isto é, não querer o condutor do veículo explorar o tomador dos serviços, nem o tomador dos serviços explorar o motorista. Essa fidelidade, essa honestidade, a ética, acima de tudo, são importantíssimas no contexto. Se não for assim, existirão inúmeros conflitos.

No caso do transporte de passageiros e de cargas, há a previsão do diário de bordo, mas uma lei anterior (de nº 9.503) versa o uso de um aparelho para haver o controle do tempo e da velocidade bem como as balizas da prestação dos serviços. Essa lei já está em vigor desde 1997.

O que existia antes da atual regulamentação?

A balança da vida tem dois pratos, vantagens e desvantagens! Antes, havia o risco de todo o período ser considerado como tempo à disposição do empregador, acabando remunerado, extravasada a jornada, as horas normais diárias, com cinqüenta por cento de acréscimo. Para afastar esse problema, a nova lei regulamentou o período de espera com remuneração menor do que a alusiva à hora extraordinária. Horas extraordinárias são pagas considerado o valor da hora normal acrescido de cinqüenta por cento. Já a hora de espera o é na razão de trinta por cento acima da hora normal.

Uma das mudanças mais debatidas frente às novas legislações no transporte de cargas é a questão da conta-frete que substitui a carta-frete, antiga forma de remuneração do frete para autônomos. Esta obrigatoriedade de operação bancária formal é uma tentativa de trazer o motorista para legalidade? Como V. Ex.^a vê a questão?

A conta-frete objetiva a certeza de que o trabalho foi remunerado adequadamente. Por isso mesmo, até no caso de o motorista profissional estar submetido a uma relação empregatícia, veda-se a remuneração por diferentes formas, por exemplo: comissão, quilômetros rodados, carga transportada. Busca-se, com essas

proibições quanto ao motorista empregado — não o autônomo, a situação deste é outra —, a certeza de que será remunerado e que não esticará a viagem colo- cando em risco a vida própria e de terceiros bem como a mercadoria, na procura de um patamar remuneratório maior. No tocante ao autônomo, não. Realmente, a legislação estampa a necessidade do crédito bancário. Para quê? Para tornar estreme de dúvidas a satisfação do que é devido.

Neste ano sua palestra é sobre a constitucionalidade do tempo de espera do motorista (Lei 12.619/2012). Como V. Ex.^a vê esta nova lei?

Muito embora a Constituição seja casuística — por exemplo, hoje, a prescrição trabalhista encontra-se nela disciplinada, quando sempre esteve na Consolidação das Leis do Trabalho —, não existem, na Carta, parâmetros específicos sobre o tema. O que há é um princípio, o da razoabilidade, acionado para saber se as exigências são constitucionais ou não. Com a palavra estará, em primeiro lugar, a jurisdição civil especializada do trabalho e, por último, o Supremo. Se houver o envolvimento de matéria constitucional, a causa poderá chegar ao órgão máximo do Judiciário, última trincheira do cidadão.

Não podemos deixar de tocar em um dos pontos mais polêmicos desta última Lei (Lei 12.619/2012), que são os pontos de parada. Levando em consideração a infraestrutura do País, como V. Ex.^a vê esta questão?

O Brasil é um país continental. Não uma Suíça, com dimensões estaduais, não um país da Europa, em que realmente existem locais apropriados ao gozo do intervalo de trinta minutos, depois de quatro horas rodando. Frente a essa dificuldade, o Estado precisa caminhar no sentido de proporcionar tais locais, e com segurança. O Estado não pode dar com uma das mãos e tirar com a outra. Cogitando a nova Lei de intervalo de trinta minutos após quatro horas de trabalho na direção, mostra-se necessário haver local apropriado, para estacionar com segurança e bem-estar mínimo. Na pista, no acostamento, se houver, é que não cabe fazê-lo. O tema da infraestrutura ainda vem sendo debatido, mas espero que, após esse intervalo na fiscalização, tenhamos avanços significativos na questão.

Imagine um ambiente seguro

para transacionar informações através de *login* controlado com validade jurídica,
para identificação do usuário e controle ao acesso e/ou *input* de informações,
oferecendo convergência de dados para visibilidade e inteligência nos seus negócios.

Esse é o **nexu**.

Um sistema integrador de informações com acesso certificado,
conforme MP 2.200 da ICP Brasil.



Conheça alguns dos serviços disponíveis na plataforma:



MÓDULO JORNADA

Meio eletrônico idôneo para controle de jornadas e tempo de direção do motorista, conforme Lei Federal 12.619.



MÓDULO CANHOTO

Comprovante eletrônico de recebimento de mercadorias, com informações em tempo real e processo certificado com garantia jurídica.



MÓDULO FRETE

Sistema de processamento de pagamento do frete, que elimina a carta frete, conforme Lei Federal 12.249.



MÓDULO SERVICE

Ferramenta para gestão sobre a prestação de serviços, com atribuição de Ordem de Serviço individual ou em lote, pesquisa, aceite ou rejeição de OS em tempo real.

nexu
Simplifique seus processos.

AS NOVAS ALTERAÇÕES NAS SÚMULAS E ORIENTAÇÕES JURISPRUDENCIAIS DO TST

O Tribunal Superior do Trabalho, através das Resoluções 185 e 186/2012, divulgadas no DUJT em 25, 26 e 27/09/2012, procedeu várias modificações em sua jurisprudência sumulada, dando nova redação a algumas súmulas e orientações jurisprudenciais e editando súmulas novas, envolvendo temas processuais e de direito material.

Por Narciso Figueirôa Junior

Analisaremos algumas dessas matérias que possuem repercussão direta no dia-a-dia e nos custos das empresas de transporte de cargas e logística. A Súmula 244, que trata da estabilidade provisória da gestante, sofreu alteração significativa em seu item III, que dispunha que a empregada gestante não tinha direito à estabilidade provisória quando se tratasse de admissão mediante contrato de experiência, haja vista que a extinção da relação de emprego, em face do término do prazo, não constitui dispensa arbitrária ou sem justa causa.

O TST reviu esse posicionamento e alterou a redação do item III da referida súmula, para declarar que a empregada gestante tem direito à estabilidade provisória prevista no art.10, inciso III, alínea "b", do ADCT, mesmo na hipótese de admissão mediante contrato por tempo determinado.

Trata-se de mudança radical no entendimento jurisprudencial então vigente, até porque sempre prevaleceu o entendimento, inclusive na doutrina, de que as estabilidades provisórias não se aplicam nos contratos a prazo determinado, pois as partes contratantes já sabem previamente as datas de início e término, não havendo razão jurídica plausível para que a estabilidade provisória viesse a modificar essa situação. A mesma mudança de entendimento do TST motivou a alteração da Súmula 378, que trata da estabilidade provisória decorrente de acidente do trabalho, para inserir o item III e estabelecer que o empregado submetido a contrato de trabalho por tempo determinado goza da garantia provisória de emprego, decorrente de acidente de trabalho, prevista no art.118, da Lei 8.213/1991. Outra importante alteração ocorreu no inciso I da

Súmula 369, que trata da estabilidade provisória do dirigente sindical. Antes dessa modificação, prevalecia na jurisprudência sumulada do TST o entendimento constante no art.543, par.5º, da CLT, de que é indispensável a comunicação por escrito, pela entidade sindical, ao empregador, da candidatura do empregado a cargo de dirigente sindical, no prazo de 24 horas. Sem o atendimento desse requisito legal, caso o empregado fosse eleito, não seria considerado estável. A nova redação do item I, da referida Súmula, estabelece que é assegurada a estabilidade provisória ao empregado dirigente sindical, ainda que a comunicação do registro da candidatura ou da eleição e da posse seja realizada fora do prazo legal, desde que a ciência ao empregador, por qualquer meio, ocorra na vigência do contrato de trabalho.

Embora tenha sido mantido o entendimento de que a comunicação é necessária, a nova diretriz vai ao encontro do disposto no art.543, par.5º, da CLT, permitindo-se a comunicação até mesmo fora do prazo legal de 24 (vinte e quatro) horas, possibilitando que haja o reconhecimento da estabilidade sem a observância dos requisitos legais.

No que é pertinente ao aviso prévio proporcional, foi cancelada a OJ 84 da SDI-1, que dispunha que a proporcionalidade do aviso prévio, com base no tempo de serviço, depende de legislação regulamentadora, visto que o artigo 7º, inciso XXI, da CF/1988 não é autoaplicável.

Tendo em vista que a Lei 12.506/2011 veio regulamentar o aviso prévio proporcional, já era de se esperar que o TST viesse a cancelar a referida Orientação Jurisprudencial.



Todavia, a nova Súmula 441 dispõe que o direito ao aviso prévio proporcional ao tempo de serviço somente é assegurado nas rescisões de contrato de trabalho ocorridas a partir da publicação da Lei 12.506, de 13/10/2011.

Embora seja pertinente a alteração, haja vista que após a sua publicação foram muitas as dúvidas sobre a possível aplicação retroativa da Lei 12.506/2011, o que sempre entendemos, viola o princípio do ato jurídico perfeito, nos termos dos artigos 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal e 6º, do Decreto-Lei 4.657, de 04/09/1942. Perdeu-se uma grande oportunidade de se estancar controvérsias sobre outras questões atinentes ao aviso prévio proporcional, como, por exemplo, o direito do empregador exigir do empregado o cumprimento do aviso prévio proporcional ou se a nova lei, assim como o art.7º, XXI, da CF/88, teria revogado tacitamente o parágrafo 2º, do art.487 da CLT.

Outra alteração que merece destaque foi operada na OJ 173 da SDI-1, que trata do adicional de insalubridade a exposição de raios solares. O TST entendia que em razão da ausência de previsão legal era indevido o adicional insalubridade ao trabalhador em atividade a céu aberto.

Agora, sufragou a tese de que está ausente a previsão legal, indevido o adicional de insalubridade ao trabalhador em atividade a céu aberto por sujeição à radiação solar, nos termos do art.195 da CLT e Anexo 7 da NR 15, da Portaria 3.214/78 do MTE.

Todavia, garante o direito à percepção ao adicional de insalubridade ao empregado que exerce atividade exposta ao calor acima dos limites de tolerância, inclusive em ambiente externo com carga solar, nas

condições previstas no Anexo 3, da NR-15, da Portaria 3.214/78 do MTE.

A OJ 342 da SDI-1, que tratava do intervalo intrajornada para repouso e alimentação, foi cancelada e convertida nos itens I e II da Súmula 437, para dispor que a não concessão total ou concessão parcial do intervalo intrajornada mínimo, para repouso e alimentação a empregados urbanos e rurais, implica no pagamento total do período correspondente e não apenas daquele suprimido, com acréscimo de, no mínimo, 50% sobre o valor da remuneração da hora normal de trabalho (art.71 da CLT), sem prejuízo do cômputo da efetiva jornada de labor para efeito de remuneração.

Foi mantido o entendimento segundo o qual é inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada, porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantida por norma de ordem pública (art.71 da CLT e art.7º, XXII, da CF/1988), não podendo ser objeto de negociação coletiva.

Segundo o TST, possui natureza salarial a parcela prevista no art.71, par.4º, da CLT, com redação dada pela Lei 8.923/1994, quando não concedido ou reduzido pelo empregador o intervalo mínimo intrajornada para repouso e alimentação, repercutindo, assim, no cálculo de outras parcelas salariais.

Ultrapassada habitualmente a jornada de seis horas de trabalho, entende-se ser devido o gozo do intervalo intrajornada mínimo de uma hora, obrigando o empregador a remunerar o período para descanso e alimentação não usufruído como extra, acrescido do respectivo adicional, nos termos do art.71, "caput" e par.4º, da CLT.



Uma das alterações mais sensíveis foi implementada na Súmula 428, que trata do sobreaviso. O entendimento anterior prevalecente era de que o uso de aparelho de intercomunicação, a exemplo do BIP, "pager" ou aparelho celular, pelo empregado, por si só, não caracterizava o regime de sobreaviso, uma vez que o empregado não permanece em sua residência aguardando, a qualquer momento, convocação para o serviço.

Embora o TST continue entendendo que o uso de instrumentos telemáticos ou informatizados fornecidos pela empresa ao empregado, por si só, não caracteriza regime de sobreaviso, admite que esse ocorrerá quando o empregado, à distância e submetido a controle patronal pelos referidos instrumentos, permanecer em regime de plantão ou equivalente, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço durante o período de descanso.

Já era esperado que o TST viesse alterar a Súmula 428, conforme já havíamos alertado quando comentamos a Lei 12.551/2011, haja vista que a nova redação do artigo 6º, da CLT, trazida pela referida lei, eliminou a distinção entre o trabalho presencial, realizado no estabelecimento do empregador, e o trabalho à distância, através de meios eletrônicos e telemáticos. A partir da alteração da Súmula 428 é necessário que as empresas tomem muita cautela ao fornecerem equipamentos telemáticos ou informatizados de comunicação aos seus empregados, deixando claro o objetivo e o período em que serão utilizados.

Em havendo situações de uso fora do horário de trabalho em períodos de descanso e em regime de plantões, deverá ser observado o disposto no artigo 244, par.2º, da CLT, com o pagamento do adicional de 1/3 do salário hora normal.

A Súmula 431 foi revisada para deixar claro que o empregado sujeito ao regime de tempo parcial (art.58, "caput", da CLT), quando sujeito a 40 horas semanais de trabalho, aplica-se o divisor de 200 para o cálculo do valor do salário hora.

A Súmula 277 do TST que trata da ultratividade das cláusulas normativas dos acordos ou convenções coletivas foi alterada para determinar que as condições e benefícios nela contidos integram os contratos individuais de trabalho e somente poderão ser modificadas ou suprimidas mediante negociação coletiva de trabalho. Trata-se de alteração relevante em sentido completamente oposto ao entendimento jurisprudencial sumulado que até então imperava naquela corte superior.

Antes da referida modificação, era pacífico na jurisprudência, com amparo em grande parte da doutrina, que os benefícios contidos nos acordos e convenções coletivas de trabalho integravam os contratos individuais de trabalho durante o período de vigência do instrumento e não de modo definitivo, salvo algumas cláusulas específicas que exigiam o implemento de alguma condição para a aquisição do direito ao benefício. De acordo com a nova diretriz sumulada, os benefícios somente poderão ser modificados ou

suprimidos através de outra negociação coletiva.

A alteração prejudica sobremaneira o processo de negociação criando foco de discussões desnecessárias entre as partes signatárias dos acordos ou convenções coletivas e protegendo em excesso os interesses dos trabalhadores.

O inciso VI da Súmula 6, que trata da equiparação salarial, foi alterado para dispor que presentes os pressupostos do art.461 da CLT é irrelevante a circunstância de que o desnível salarial tenha origem em decisão judicial que beneficiou o paradigma, exceto se decorrente de vantagem pessoal, de tese jurídica superada pela jurisprudência de corte superior ou, na hipótese de equiparação salarial em cadeia suscitada em defesa, o reclamado produzir prova do alegado fato modificativo, impeditivo ou extintivo do direito à equiparação salarial em relação ao paradigma remoto.

Foram também editadas novas súmulas.

A Súmula 437, já examinada, trata do intervalo intrajornada para repouso e alimentação e aplicação do art.471 da CLT.

A Súmula 438 trata da recuperação térmica prescrevendo que o empregado submetido a trabalho contínuo em ambiente artificialmente frio, nos termos do parágrafo único do art.253 da CLT, ainda que não labore em câmara frigorífica, tem direito ao intervalo previsto no "caput" do art.253 da CLT.

A Súmula 439 trata dos juros de mora e correção monetária nas condenações por dano moral, determinando que a atualização monetária é devida a partir da data da decisão de arbitramento ou de alteração do valor, fixando ainda que os juros incidem desde o ajuizamento da ação, nos termos do art.883 da CLT.

Através da Súmula 444 entende o TST que é válida, em caráter excepcional, a jornada de doze horas de trabalho por 36 de descanso, prevista em lei ou ajustada exclusivamente mediante acordo coletivo de trabalho ou convenção coletiva de trabalho, assegurada a remuneração em dobro dos feriados trabalhados, prescrevendo ainda que o empregado não tem direito ao pagamento de adicional referente ao labor prestado na décima primeira e décima segunda horas.

A nova Súmula 443 trata da dispensa discriminatória de empregado portador de doença grave, dispondo que se presume discriminatória a despedida de empregado portador de vírus HIV ou de outra doença grave que suscite estigma ou preconceito, garantindo o direito à reintegração ao empregado, caso seja invalidado o ato de dispensa.

A Súmula 440 assegura o direito à manutenção de plano de saúde, ou de assistência médica, oferecido pela empresa ao empregado, não obstante suspenso o contrato de trabalho em virtude de auxílio-doença acidentário ou de aposentadoria por invalidez.

Embora trate de matéria processual é interessante mencionar a alteração da OJ 130 da SDI-2 que trata da ação civil pública e da competência territorial do juízo para apreciação e julgamento da referida ação coletiva, dependendo da natureza e da extensão do pedido.

Nesse aspecto também houve sensível alteração do entendimento anterior que determinava o deslocamento da competência territorial para uma das Varas do Trabalho da Capital do Estado ou do Distrito Federal, quando a extensão do dano a ser reparado limitava-se ao âmbito regional, suprarregional ou nacional, respectivamente.

A nova redação da referida OJ dispõe que a competência para a Ação Civil Pública fixa-se pela extensão do dano. Em caso de dano de abrangência regional, que atinge cidades sujeitas à jurisdição de mais de uma Vara do Trabalho, a competência será de qualquer das varas das localidades atingidas, ainda que vinculadas a Tribunais Regionais do Trabalho distintos. Em se tratando de dano de abrangência suprarregional ou nacional, há competência concorrente para a ação civil pública das varas do trabalho das sedes dos Tribunais Regionais do Trabalho, determinando ainda que estará prevento o juízo a que a primeira ação houver sido distribuída.

Sobreleva ressaltar que as Súmulas e Orientações Jurisprudenciais não tem caráter vinculante, não obrigando as instâncias judiciais inferiores a aplicá-las, mas são impeditivas de recurso para o próprio TST, cuja função precípua é uniformizar a jurisprudência trabalhista. As novas alterações jurisprudenciais do TST representam ampliação de direitos trabalhistas com reflexos diretos nos custos das empresas, sendo que em alguns temas as alterações causarão mais discussão do que pacificação das controvérsias, pois remanescem celeumas sobre a interpretação de algumas normas legais.

Diante dessas alterações ressaltamos a importância de uma advocacia preventiva nas empresas para que alguns procedimentos sejam reavaliados de sorte a evitar-se elevação dos encargos trabalhistas e eventuais condenações judiciais.

*Narciso Figueirôa Junior é advogado, graduado e pós-graduado em Direito do Trabalho pela PUC-SP e assessor jurídico da NTC & Logística.

Restrições aos caminhões prejudicam o abastecimento da cidade

As polêmicas medidas tomadas pela Prefeitura de São Paulo para melhorar o tráfego na cidade causam revolta entre as empresas de transporte; por outro lado, a CET afirma que as regras são benéficas para a população.

Por Márcia Pinna Raspanti

Para melhorar o trânsito caótico de São Paulo, a Prefeitura tem tomado medidas para restringir a circulação de caminhões, principalmente nos horários de pico. Em dezembro de 2011, a Marginal Tietê foi incluída na lista de vias atingidas pelas novas regras. Apesar de a Secretaria Municipal de Transportes afirmar que as restrições estão surtindo o efeito desejado, ou seja, estão fazendo com que haja menos congestionamentos e acidentes, tais proibições trazem problemas de abastecimento para a cidade e prejudicam as transportadoras que circulam pelas regiões atingidas.

As regras começaram em junho de 2008 quando foi regulamentada a restrição ao tráfego de veículos pesados em uma área de 100 quilômetros quadrados do centro expandido, a Zona de Máxima Restrição à Circulação de Caminhões (ZMRC). Em 2010, a proibição se estendeu também a outras importantes vias da capital, como a Marginal Pinheiros, as avenidas dos Bandeirantes, Jornalista Roberto Marinho e em algumas ruas e avenidas do bairro do Morumbi, como as avenidas Giovanni Groncchi, Francisco Morato, Morumbi, Doutor Luiz Migliano, Doutor Guilherme Dumont Villares, Jacob Salvador Zveibel e João Jorge Saad, e ruas Engenheiro Oscar Americano, Padre Lebret e Jules Rimet.

A restrição na Marginal Tietê e nas demais vias do Minianel Viário foi implementada em dezembro de 2011, e a fiscalização começou a ser feita a partir do dia 5 de março de 2012. Desde então, os caminhões não podem circular das 5h às 9h e das 17h às 22h, de segunda a sexta-feira e, aos sábados, das 10h às 14h. Ainda em dezembro do ano passado, a Secretaria Municipal de Transportes ampliou os horários da restrição para caminhões na Marginal Pinheiros, e avenidas dos Bandeirantes, Afonso D' Escragnole Taunay e

Jornalista Roberto Marinho. Desde 1º de dezembro, os caminhões ficaram proibidos de transitar nestas vias, das 4h às 22h, de segunda a sexta-feira e, aos sábados, das 10h às 14h, exceto aos feriados.

Os VUCs (Veículos Urbanos de Carga) estão liberados por período integral na ZMRC, desde que devidamente cadastrados. A CET informa todos os veículos tratados como excepcionalidades, incluindo os VUCs, devem solicitar junto ao Departamento de Operações do Sistema Viário (DSV) autorização especial para circular. Os veículos que não estiverem devidamente cadastrados estão passíveis de autuação por transitarem em local e horários não permitidos, uma infração de gravidade média, resultando em multa no valor de R\$ 85,13 e acréscimo de quatro pontos no prontuário do motorista. Ainda de acordo com as informações fornecidas pela CET, somente os caminhões autorizados e devidamente cadastrados poderão transitar nos horários de restrição. Estão previstas situações de excepcionalidade que serão autorizadas em função do porte do caminhão, do tipo de carga transportada ou serviço ser prestado. Para serem efetivamente autorizadas, algumas situações necessitam apenas de cadastramento junto ao DSV, que pode ser feito pela Internet. Há casos que necessitam, além do cadastramento, portar uma Autorização Especial a ser obtida junto ao DSV cuja solicitação pode ser feita pela Internet.

Segundo o presidente eleito do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região), Manoel Sousa Lima Júnior, este processo é extremamente burocrático e traz prejuízos à cidade e aos empresários. "Mesmo os VUCs cadastrados são multados quando circulam pela zona de restrição, já que a Prefeitura diz não ter como identificar os veícu-



los em situação regular. Cabe, então, ao transportador recorrer da multa para ser liberado. Ou seja, mesmo seguindo as regras, os transportadores têm um trabalho absolutamente desnecessário para escapar da punição", diz.

Além de eliminar o atual processo de cadastramento, Lima Júnior acredita que a administração municipal deveria liberar os caminhões de 7,3 metros de comprimento para as entregas (o VUC possui 6,3 metros). "O ideal seria que pudéssemos utilizar os caminhões $\frac{3}{4}$, que têm maior capacidade de carga que os VUCs. Afinal, a cidade precisa ser abastecida e, ao obrigar as transportadoras a utilizar veículos menores, teremos mais veículos nas ruas, mais poluição, além do aumento dos custos para os empresários", afirma.

Outra sugestão do sindicato é que o abastecimento dos grandes varejistas seja feito obrigatoriamente à noite, com caminhões de grande porte. "Shoppings centers, grandes supermercados e home centers deveriam adotar o abastecimento noturno. Isto seria bom para a cidade, por melhorar o trânsito, e para os transportadores, que poderiam fazer as entregas com mais eficiência e produtividade", acredita.

PREJUÍZOS

Para o presidente da Braspress, Urubatan Helou, as restrições afetaram "de morte" tanto as transportadoras quanto as indústrias e estabelecimentos comerciais que estão localizados nas áreas adjacentes a estas vias. "Foi uma das decisões mais burras e populistas que existiram em São Paulo. Isto prejudicou de forma irreversível a região, que está condenada a se tornar um deserto em termos de indústria e comércio. As empresas localizadas na área estão saindo da cidade, que perde

importância econômica. Outras cidades oferecem guarda a essas empresas e ainda cobram um IPTU mais barato", desabafa.

Helou destaca que, além do impacto negativo no abastecimento da cidade, as medidas não melhoraram o trânsito. "Em vez de termos um caminhão, agora são necessárias três caminhonetes para fazer as mesmas entregas. Isto significa mais trânsito e mais poluição, além de mais custos para as empresas, que precisaram aumentar a frota e contratar mais pessoal. Os fretes aumentaram, em média, 17%", afirma. A Braspress precisou reorganizar a sua frota, adquirindo mais de 70 caminhonetes. "Também tivemos que descentralizar as operações: antes operávamos com um terminal de cargas, agora temos cinco terminais", informa.

O presidente da Braspress acredita que faltou à administração dialogar com as empresas da região e com as transportadoras em busca de uma solução que fosse mais eficaz e, ao mesmo tempo, menos prejudicial ao abastecimento da cidade. "As empresas encontram dificuldades para escoar os seus produtos e também para receber matérias-primas e insumos. As medidas estão na contramão dos interesses da cidade", diz.

A Rápido 900 também foi obrigada a adquirir novos veículos adequados para distribuição interna na cidade de São Paulo, fazer arranjos de horários de entrega entre clientes e pontos de distribuição, alterações na cadeia logística, nos horários de funcionários, informa o diretor da empresa, André Ferreira. "Fizemos uma otimização logística bem planejada que demandou muitas e muitas reuniões para que o prejuízo e o desgaste fossem menores, mas não tivemos como escapar totalmente dos prejuízos", diz.

Para Ferreira, há formas mais eficientes de melhorar o trânsito da cidade, sem prejudicar as transportadoras nem as empresas em geral. "As sugestões passam, principalmente, pela melhoria da oferta e da qualidade do transporte público, melhor planejamento urbano e viário, continuidade das obras do Rodoanel, construção de soluções viárias realmente efetivas", acredita.

MENOS CAMINHÕES

Segundo a CET, todas as medidas adotadas pela Prefeitura para tornar o trânsito de São Paulo mais seguro já estão surtindo resultados positivos. Após a implantação das medidas para ordenar a circulação de veículos pesados na cidade de São Paulo em 2008, o número de caminhões que transitam diariamente pela cidade caiu de 210 mil por dia para 190 mil caminhões por dia - dados compilados antes de começar a vigorar a restrição da Marginal Tietê. De acordo com os dados de setembro do Detran-SP, São Paulo conta com 151.790 caminhões registrados na cidade.

MULTAS

Com relação à fiscalização, a CET informa que tanto a Marginal Tietê quanto as demais vias do chamado Minianel Viário são monitoradas e fiscalizadas diariamente por 27 equipamentos eletrônicos (radares) e por 142 agentes de trânsito. Entre janeiro e setembro de 2012, foram aplicadas em toda cidade 277.045 autuações aos caminhoneiros que transitaram em horário e locais não permitidos pela regulamentação. Durante todo o ano passado, foram registradas 288.616 por esse tipo de infração. Além dos 2,4 mil agentes de trânsito da CET, a fiscalização às infrações relacionadas ao tráfego de caminhões na cidade é realizada por 60 equipamentos eletrônicos (radares).

Com o objetivo de identificar os tipos de veículos utilizados no transporte de cargas, recentemente a Secretaria Municipal de Transportes, em parceria com o Banco Mundial e a assessoria da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), lançou o projeto da Pesquisa Origem/Destino de Cargas de São Paulo. A pesquisa será realizada pelo Consórcio Cambridge Systematics, Inc. & TIS. pt (Consultores em Transportes Inovação e Sistemas), sediada na Califórnia, Estados Unidos, que venceu uma licitação internacional realizada com o intuito de escolher a empresa responsável pelo planejamento, gerenciamento da pesquisa e análise, e geração do banco de dados e matrizes de viagens.

Através da base de dados da Pesquisa Origem e Destino de Cargas será possível ter informações sobre a quantidade de carga transportada, as características das viagens de distribuição, valor da carga, tipos de veículos utilizados na sua movimentação, os setores econômicos envolvidos, o porte das empresas e a natureza das atividades e os custos logísticos (armazenagem e transportes).

SUGESTÕES

O Setcesp pretende trabalhar junto à nova administração municipal para aprimorar as medidas de restrição ao tráfego de caminhões. "A cidade precisa ser abastecida, e o cidadão quer um trânsito melhor. Portanto, devemos buscar um convívio harmonioso entre a população e os caminhões, que são necessários para o bom funcionamento da cidade. É preciso dialogar e buscar novas soluções", afirma Lima Júnior.

Neste sentido, o sindicato reivindica que os caminhões que cheguem a São Paulo pela via Dutra possam acessar diretamente a pista expressa da Marginal Tietê, podendo assim chegar até a rodovia Anhanguera – o caminho inverso também seria permitido. "Assim, os caminhões de passagem não teriam que circular pelos bairros, ou seja, não prejudicariam o trânsito", diz Lima Júnior.

Na Marginal Pinheiros, a proposta é que os caminhões sejam liberados para circular entre 10h e 17h, para abastecer a região de Santo Amaro. "Existem 25 mil empresas nessa região que estão sendo prejudicadas. A sugestão da Prefeitura é que os caminhões utilizem o Rodoanel e passem por outros municípios, como Taboão da Serra. Além de ser um trajeto muito mais longo, temos que levar em conta que as cidades vizinhas também estão tomando medidas de restrição ao tráfego de caminhões, tornando inviável o abastecimento da área", explica o presidente do Setcesp.



Respeite a sinalização de trânsito.



Empresas

RANDON®

**o futuro está presente
em todas as nossas ações.**

Preservar o meio ambiente, investir em educação, crescer e gerar empregos proporcionando mais qualidade de vida para seus funcionários e para a comunidade. Em cada uma de suas ações, as empresas Randon mostram sua responsabilidade com a construção de um futuro mais sustentável. E é assim, espalhando coisas boas, que encurtam a distância entre o presente e um amanhã melhor. **Empresas Randon, há mais de 60 anos, encurtando distâncias.**

Empresas
RANDON®

VEÍCULOS E IMPLEMENTOS

RANDON
IMPLEMENTOS

RANDON
VEÍCULOS

AUTOPEÇAS

Suspensys

FRASLE

MASTER

JOST

CASTERTECH

SERVIÇOS

CONSÓRCIO
RANDON

BANCO
RANDON

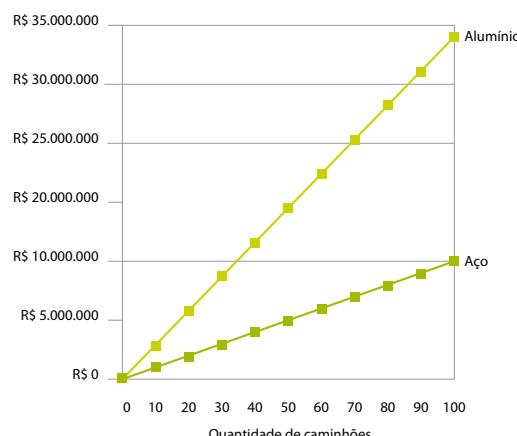
Transporte de carga seca: redução de peso do implemento aumenta os lucros

Estudo da ABAL/NTC & Logística mostra rentabilidade até 3,8 vezes superior em modelos feitos em alumínio, além de outros benefícios

Por Alexandre Akashi

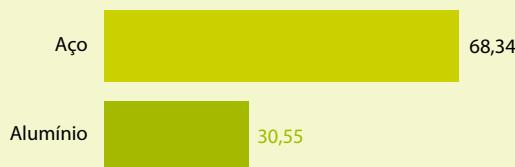
Rentabilidade. Esse é o nome do jogo para quem trabalha com transporte de carga. Sua conquista pode ser obtida de diversas formas, entre as quais pelo peso do implemento. Estruturas com taras de baixo peso específico permitem maior volume de carga transportada, com consequente redução do custo do frete, sem exceder os limites estipulados pela Lei da Balança. Além disso, quando o veículo estiver rodando vazio ou usando apenas parte da capacidade de carga, os custos operacionais também serão inferiores, devido ao menor consumo de combustível e menor desgaste do conjunto freios, pneus, suspensão. Assim, apresentam desempenho operacional e econômico que estimula o uso do alumínio em implementos rodoviários. É o que comprova e quantifica estudo realizado pela ABAL (Associação Brasileira do Alumínio) com a colaboração da NTC & Logística (Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística) a respeito das vantagens econômicas da aplicação do alumínio em semirreboques tipo graneleiro e em carrocerias abertas carga seca sobre chassis, com números impressionantes. De acordo com o estudo, a diferença de rentabilidade é considerável. O lucro mensal de um único graneleiro de alumínio é pelo menos três vezes superior ao obtido com o implemento de aço. Após dez anos de operação, o lucro adicional permite, por exemplo, a aquisição de quase três novos semirreboques de alumínio. Isso para apenas um veículo. Se uma frota de caminhões for considerada, a vantagem é ainda maior.

Lucro adicional estimado de um semirreboque graneleiro de alumínio, em comparação com um de aço, em função da quantidade de caminhões, em 10 anos de operação

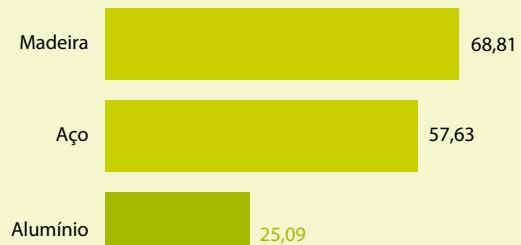


O segredo é simples. Um semirreboque graneleiro com uso intensivo de alumínio é mais leve que um de aço. Com isso, entre outras vantagens, consegue levar mais carga por viagem, o que aumenta a rentabilidade do transportador. É certo que o implemento fabricado no metal leve tem custo de aquisição maior, porém este valor é diluído na operação, resultando em uma redução de aproximadamente 55% no tempo de retorno do investimento.

Tempo de retorno do investimento pela aquisição de um semirreboque graneleiro novo em função do material da carroceria (aço ou alumínio)



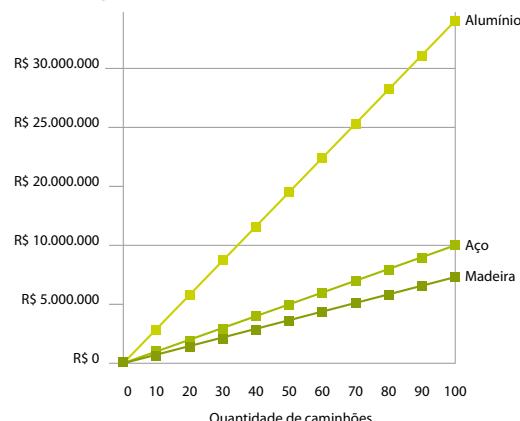
Tempo de retorno do investimento pela aquisição de uma carroceria aberta carga seca sobre chassi nova em função do material da carroceria (madeira, aço e alumínio)



CARGA SECA

Já para uma carroceria aberta carga seca sobre chassi, o estudo constatou que o lucro mensal do implemento em alumínio é 3,8 vezes superior ao obtido com uma carroceria de madeira e 2,6 vezes superior a uma de aço. Após oito anos de operação, o lucro adicional pelo uso da carroceria de alumínio em substituição à de aço permite, por exemplo, a aquisição de duas novas carrocerias de alumínio. Isso para apenas um veículo. E, novamente, se uma frota de caminhões for considerada, a vantagem aumenta proporcionalmente.

Lucro adicional estimado de uma carroceria aberta carga seca sobre chassi de alumínio, em comparação com uma de aço e uma de madeira, em função da quantidade de caminhões, em oito anos de operação



O ESTUDO

O estudo levou em consideração os seguintes fatores estimados para efeito de comparação: diferença de custo entre um implemento novo de aço e um de alu-

mínio (em favor do aço, mais barato) de 39,3%, para o semirreboque, e de 13,6%, para o sobre chassi; diferença de peso (em favor do alumínio, mais leve) de 22,2%, para o semirreboque, e de 50%, para o sobre chassi; e grau de ocupação do veículo, de 69,6%, para o semirreboque (de um total de 336 horas de trabalho por mês), e de 49,2% para o sobre chassi (de um total de 240 horas de trabalho por mês) - supondo ainda que os caminhões rodem vazios em aproximadamente 25% do tempo de utilização.

"Fizemos parceria com a NTC & Logística, que desenvolveu um programa específico para cálculo de custos



de frete para transporte de carga, aplicável à realidade das condições brasileiras", explica o PhD Marcelo Gonçalves, coordenador do Grupo de Trabalho Carga Seca da ABAL e responsável pelo estudo. "Em alguns casos, a maior capacidade de carga do implemento poderá propiciar inclusive a diminuição da frota necessária para a realização de determinado trabalho, tornando a viabilidade financeira ainda mais óbvia", destaca Gonçalves.

MAIS BENEFÍCIOS

A leveza não é, no entanto, a única vantagem do alumínio na fabricação de implementos rodoviários, como comenta o diretor de Relações com o Mercado da Noma do Brasil, Kimio Mori: "maior resistência à corrosão, maior durabilidade, barreira absoluta a absorção de umidade e odores, não apodrece, apresenta aparência e acabamento superiores, garante melhor vedação das tampas laterais e ainda dispensa pintura". O coordenador de Marketing da Randon, Daniel Melo, destaca outra vantagem do alumínio: "a possibilidade de obtenção de geometrias mais complexas e quase impossíveis de serem obtidas em materiais laminados de aço", o que permite otimizar os perfis da carroceria de acordo com a necessidade estrutural do projeto. Entre as fabricantes que deram início à produção de carrocerias abertas com alumínio está a Cremasco Implementos Rodoviários. Celestino Cremasco Filho, diretor da empresa, confessa que os principais pontos que levaram a olhar com mais atenção para o alumínio foram a escassez e a baixa qualidade da madeira fornecida. No entanto, ele ficou surpreso com o resultado final de todo o processo de fabricação ao adotar tampas laterais e traseiras em alumínio nas carrocerias carga seca sobre chassi, pois se mostrou muito mais simples na montagem e com preço de fabricação praticamente igual, comparando-se com a carroceria de madeira. "Enquanto a madeira exige aproximadamente quinze operações para a fabricação da carroceria, o aço demanda dez etapas e o alumínio apenas oito. A montagem, feita com aço, com uma equipe de oito funcionários, exige um dia de trabalho. Já o alumínio necessita, para o mesmo trabalho, somente quatro pessoas, ou seja, o dobro de produtividade.", diz.

Em uma conta simples, Cremasco avalia que mesmo o perfil do alumínio ao custo de R\$ 12,00 o quilo, ante R\$ 2,80 o quilo do aço, o implemento de alumínio é mais vantajoso. "Com o alumínio, gastaria R\$ 6 mil de perfil (500 kg), ante R\$ 4,2 mil em chapas de aço (1.500 kg), mas só a economia em custo de mão de obra e energia que o alumínio proporciona – pois dispensa

solda, cortes, aplicação de fundo e pintura – compensa essa diferença", enfatiza.

PROJETO

Para demonstrar todas essas vantagens, já está em fase de elaboração o desenvolvimento de um projeto estrutural e executivo de carroceria aberta 100% em alumínio. "O Projeto ABAL Carga Seca é inovador em diversos sentidos: primeiro pelo ineditismo, no Brasil não há ainda um implementador que faça a carroceria toda em alumínio (incluindo o chassi) e, além disso, inova na forma como o estudo está sendo elaborado, por meio de um consórcio de empresas privadas", afirma Gonçalves.

O consórcio é formado por Alcoa, Alpex, Belmetal, VM-CBA, Grupo Isa, Hydro, Metalis, Perfil, Perfileve e Prolind, e segundo Gonçalves, o propósito é mostrar ao mercado que as empresas detêm tecnologia de ponta para oferecer todo tipo de suporte técnico necessário para a aplicação de alumínio em implementos rodoviários.

"A ideia é oferecer aos fabricantes de implementos uma assessoria completa em desenvolvimento do produto em alumínio, e mostrar ao transportador as vantagens do uso do metal mais leve, que no final das contas se resume em rentabilidade para o negócio", explica Gonçalves.

A carroceria está sendo projetada para o truck com três eixos, com cerca de 17 t de carga útil, o modelo mais vendido no mercado nacional. "Vamos lançar mão da versatilidade do extrudado de alumínio para criar um projeto inovador, otimizando o uso de perfis, reduzindo ainda mais o peso e testando o produto para todos os desafios de resistência. Não haverá soldas e será simples de montar. Acreditamos que esse projeto 100% em alumínio trará retorno certo ao fabricante e ao transportador", afirma Gonçalves.

Vale lembrar que além das vantagens já mencionadas, os implementos em alumínio ainda geram maior renda ao final da vida útil da frota, dado o alto valor no mercado da sucata do alumínio, 100% e infinitamente reciclável.

Tanto para o setor de implementos rodoviários como para as empresas transportadoras de carga, a redução de peso das carrocerias ocupa papel central nas discussões e esforços – o que ganhou mais força depois da Lei da Balança e, agora, terá novo impulso com o Inovar-Auto. Assim, usar materiais leves como o alumínio no transporte de cargas é uma decisão sensata para quem busca rentabilizar ao máximo o negócio.

UMA VIAGEM DE LUCRO

Por: Antônio Lauro Valdívia

A análise entre a utilização de uma carroceria de alumínio e uma de madeira ou aço em uma operação de transporte rodoviário de carga deve passar obrigatoriamente pela sua capacidade de carga e seu custo operacional.

Truck com carroceria de madeira ou aço

- Custo operacional MAIS alto
- Tara MAIOR
- Capacidade de carga MENOR

Truck com carroceria de alumínio

- Custo operacional MAIS baixo
- Tara MENOR
- Capacidade de carga MAIOR

Com relação ao custo operacional dos veículos verifica-se que não há diferenças significativas no custo fixo mensal e uma pequena diferença a favor do veículo com carroceria de alumínio no custo variável por quilômetro.

Entretanto, observa-se uma vantagem grande da carroceria de alumínio, pela sua maior capacidade de carga, devido a menor tara. Neste caso, estima-se que esta vantagem gira em torno de 800 kg.

Por exemplo, em uma operação onde o veículo realiza viagens de 400 km, e consegue fazer em média 16 viagens por mês, implica:

$$[16 \text{ VIAGENS}] \times [800 \text{ KG}] = 12.800 \text{ K} \rightarrow \approx 13.000 \text{ KG}$$

Rentabilidade. Esse é o nome do jogo para quem trabalha com transporte de carga. Sua conquista pode ser obtida de diversas formas, entre as quais pelo peso do implemento. Estruturas com taras de baixo peso específico permitem maior volume de carga transportada, com consequente redução do custo do frete, sem exceder os limites estipulados pela Lei da Balança. Além disso, quando o veículo estiver rodando vazio ou usando apenas parte da capacidade de carga, os custos operacionais também serão inferiores, devido ao menor consumo de combustível e menor desgaste do conjunto freios, pneus, suspensão. Assim, apresentam desempenho operacional e econômico que estimula o uso de alumínio em implementos rodoviários.

É o que comprova e quantifica estudo realizado pela ABAL (Associação Brasileira do Alumínio) com a colaboração da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística) a respeito das vantagens econômicas da aplicação do alumínio em semirreboques tipo graneleiro e em carrocerias abertas carga seca sobre chassis, com números impressionantes. De acordo com o estudo, a diferença de rentabilidade é considerável. O lucro mensal de um único graneleiro de alumínio é pelo menos três vezes superior ao obtido com o implemento de aço. Após dez anos de operação, o lucro adicional permite, por exemplo, a aquisição de quase três novos semirreboques de alumínio. Isso para apenas um veículo. Se uma frota de caminhões for considerada, a vantagem é ainda maior.



Os segredos de uma boa mudança

Saiba como organizar e executar serviços de mudanças com qualidade.

Por Neuto Gonçalves dos Reis

A prestação de serviços de mudanças residencial e comercial é uma modalidade de transporte e um ramo de negócios reconhecidos nacional e internacionalmente, uma vez que atende a uma real necessidade dos clientes, sejam pessoas físicas ou jurídicas.

MUDANÇA RESIDENCIAL

Trata-se da especialização do transporte rodoviário de cargas, na atividade de mudança dos bens que compõe uma residência, tais como: Móveis; Eletrodomésticos; Eletroeletrônicos; Computadores; Roupas pessoais, de cama, mesa e banho; Artigos esportivos; Tapetes, cortinas; Obras de arte; Louças/Cristais; Automóveis; Motocicletas; Etc.

PESSOAL/TREINAMENTO

A mão de obra deve ser devidamente especializada, os profissionais devem receber treinamento no manuseio e na escolha da correta embalagem dos itens que serão transportados, inclusive os considerados frágeis. Todos os bens são inventariados, para o maior controle e segurança no armazenamento dos bens ou transporte.

EMBALAGENS/PROTEÇÃO

Para cada item a ser transportado deve ser utilizado material de embalagem específico, para a devida proteção e integridade do bem, tais como: Caixas de diversos tamanhos; Porta roupas; Papel "kraft", papelão ondulado; Plástico Polibolha; Cobertores; Acolchoados.

EQUIPAMENTOS

O transporte é efetuado por veículos fechados, tipo baú, equipados ou não com plataforma eletro-hidráulica e proteção interna, cinta de catraca e carrinhos. Para a execução do transporte, considera-se a distância a ser percorrida, do ponto de origem até o destino final contratado. Todos os serviços devem ser efetuados em horário que atenda às áreas de restrição e circulação do veículo a ser utilizado para o transporte.

içAMENTO

Pode haver necessidade de descer ou subir uma peça por fora do prédio. A execução do içamento se faz com equipamento específico, que pode ser efetuado

por guincho elétrico ou até mesmo com a utilização de guindauto.

ARMAZENAGEM

As empresas de transportes devem possuir depósitos para oferecer os serviços de guarda-móveis. Os bens poderão ser armazenados em contêineres ou liftvans.

ACOMODAÇÃO

O dimensionamento dos bens a serem transportados é efetuado pelo volume da metragem cúbica (m^3), composto de todos os itens embalados, com regular acondicionamento, de acordo com o peso de cada bem.

ABRANGÊNCIA

Esse tipo de transporte pode ser municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional.

PÚBLICO ATINGIDO

Os serviços são prestados tanto para pessoa física como para pessoa jurídica. O atendimento para a pessoa jurídica é efetuado para empresas que adotam a política de transferência dos seus funcionários.

MUDANÇA COMERCIAL

Trata-se da especialização do transporte rodoviário de cargas, para a atividade de mudança relativa à transferência física dos ativos de uma empresa (escritórios em geral, lojas, consultórios médicos e odontológicos, agências bancárias, seguradoras, hospitais, bibliotecas, almoxarifados, órgãos da administração pública direta e indireta, etc.).

Os pertences a serem transportados poderão ser embalados, dependendo da característica do item e exigência do cliente.

Os bens mais comuns que compõe esse tipo de transporte são: Estações de trabalho/mesas; Cadeiras; Armários altos e baixos; Arquivos; Arquivo deslizante; Balcões; Computadores em geral; Documentos em ge-

ral; Livros; Divisórias e biombos; ATM ou cash bancário; Servidores; Roteadores; Quadros; Aparelhos de ar condicionado; Etc.

PESSOAL/TREINAMENTO

A mão de obra deve ser devidamente especializada. Os profissionais receberão treinamento para o manuseio e a correta embalagem dos itens que serão transportados. Os serviços são executados durante o expediente comercial, mas também podem ser executados após esse expediente, ou seja, o transporte pode ser efetuado no período noturno e, se necessário, aos sábados, domingos ou feriados, quando estabelecido previamente pelo cliente, por meio de um cronograma entregue à transportadora durante a contratação.

Considera-se também a execução dos serviços em três fases, que seriam o início, meio e o fim dos trabalhos: Pré-mudança – Preparação da mudança para o transporte, seja interno ou externo. Nesta fase, inicia-se a embalagem dos documentos em caixas específicas e a identificação através de etiquetas adesivas, com o endereçamento de acordo com o layout de destino. Todos os itens a serem transportados são identificados, para maior segurança e organização.

Mudança – Após o expediente comercial, inicia-se a embalagem dos equipamentos, a desmontagem dos mobiliários e o carregamento dos bens para um transporte municipal, intermunicipal ou interestadual. Todo o transporte deve seguir com a nota fiscal de simples remessa ou guia de remessa, no caso de bancos ou empresas isentas da inscrição estadual. Após a finalização do transporte, os mobiliários são montados de acordo com o novo layout, e os equipamentos, desembalados e alocados na sua posição original.

Pós-mudança – Os serviços prestados no pós-mudança, que seria a arrumação de todo o trabalho, são geralmente executados no primeiro dia do expediente comercial para a desembalagem das caixas com documentos e pertences, momento em que é prestado todo o suporte aos usuários/funcionários; ou

Desmobilização - Os móveis usados são enviados para o depósito do cliente, podendo também ser transferido para um depósito de terceiro ou, quando se trata de desativação de atividade, para um local indicado pelo cliente.

EMBALAGENS/PROTEÇÃO

Os serviços executados abrangem a embalagem e o transporte interno ou externo. O transporte interno é a movimentação entre andares e, no transporte externo, é necessária a utilização de veículo.

Os itens embalados e transportados são: documentos, pertences pessoais dos funcionários, mobiliários em geral, computadores, servidores, equipamentos de automação bancária, cofres, transferência de almoxarifados, armazenagem de mobiliários, documentos e equipamentos.

EQUIPAMENTOS

O transporte é efetuado por veículos fechados, caminhões tipo baú, equipados com suspensão a ar e rastreamento via satélite, plataforma eletro-hidráulica, carrinhos de movimentação, cinta com catraca, caixas para computadores, caixas para documentos, munidas de etiquetas adesivas coloridas, tudo com proteção interna composta de capas, cobertores e acolchoados. Para a execução do transporte, considera-se a distância a ser percorrida do ponto de origem até o destino final contratado. Todos os serviços devem ser efetuados em horário que atenda às áreas de restrição e circulação do veículo a ser utilizado para o transporte.

içamento

Pode haver a necessidade de descer ou subir uma peça por fora do prédio, utilizando guincho elétrico ou tifor manual. Tal serviço deve ser feito em horário que atenda à restrição de estacionamento e circulação do veículo a ser utilizado para o transporte.

ARMAZENAGEM

As empresas de transportes devem possuir depósitos para o oferecimento de serviços de guarda-móveis, cujos bens poderão ser armazenados em contêineres ou liftvans.

ACOMODAÇÃO

O dimensionamento dos bens a serem transportados é efetuado através do volume da metragem cúbica (m^3), composto de todos os itens embalados e movimentados, sendo acondicionados de acordo com o peso de cada item.

ABRANGÊNCIA

Esse tipo de transporte pode ser municipal, intermunicipal e interestadual.

PÚBLICO

Os serviços são prestados para pessoa jurídica.

*Neuto Gonçalves dos Reis é diretor técnico executivo da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN, presidente da 24ª JARI do DER-SP e professor de Gerenciamento de Custos Logísticos da FAAP

Infraestrutura deficiente e desigualdades regionais dificultam expansão do modal aéreo

A complementaridade entre os modais aéreo e rodoviário no transporte de carga; as perspectivas do setor aéreo, e um panorama geral da estrutura aeroportuária do Brasil

Por Márcia Pinna Raspanti

No Brasil, a participação do modal aéreo na matriz de transportes de cargas corresponde a cerca de 0,4 %, enquanto que mais de 60% do total das cargas transportadas são levadas pelas rodovias – de acordo com o Boletim Estatístico 2012 da Confederação Nacional do Transporte (CNT). O transporte aéreo geralmente é reservado a produtos com maior valor agregado, cargas fracionadas mais frágeis ou perecíveis, como eletrônicos, produtos farmacêuticos, flores e frutas frescas.

De acordo com Fernando Henderson, vice-coordenador da Câmara Técnica de Transporte Aéreo da NTC, o maior diferencial do transporte aéreo em relação aos demais é a rapidez. "Por exemplo, o trecho de São Paulo a Fortaleza, em que seriam necessários de cinco a seis dias de viagem no modal rodoviário, levaria de 24 a 36 horas no aéreo. Com isso, os cuidados com segurança representam outro aspecto favorável em função da considerável redução no tempo de exposição da carga entre origem e destino", diz.

Os produtos com baixa densidade também são favorecidos no modal aéreo, em função da diferença nos critérios de cubagem (peso taxado). "Por exemplo, um volume de 1m³ pesando 150 kg, quando transportado por via aérea, custará como se pesasse 167 kg, enquanto que no rodoviário custará o equivalente a 300 kg. Como resultante desses parâmetros, os produtos de alto valor agregado são os que mais se utilizam do transporte aéreo, como eletrônicos, impressos de segurança, medicamentos, perecíveis, relógios, entre outros", explica Henderson.

CUSTOS

O especialista ressalta, porém, que a principal desvantagem do transporte aéreo está no preço. "Na maior parte dos casos, o custo por quilograma transportado é maior que nos demais modais. No Brasil, os porões

das aeronaves de passageiros transportam a maioria da carga. O principal motivo para que não exista oferta de aeronaves cargueiras está no desequilíbrio econômico ainda presente no País, uma vez que a maioria dos produtos de alto valor é produzida e armazenada no Sudeste", diz.

A falta de demanda pelo transporte aéreo nas demais regiões do Brasil limita a expansão deste modal. "Não havendo volumes significativos de carga típica para o transporte aéreo nas demais regiões, além da Sudeste, fica inviabilizada a operação cargueira que necessita de volumes regulares e expressivos em todos os pontos de operação. A exceção (que confirma a regra) fica por conta da rota Manaus – São Paulo – Manaus, em que a oferta de aeronaves cargueiras existe em função dos artigos de alto valor agregado produzidos na Zona Franca de Manaus", informa Henderson.

As deficiências da infraestrutura brasileira constituem outro entrave importante para o transporte aéreo de cargas no Brasil. "Em todos os casos verifica-se a grande insuficiência das estruturas aeroportuárias para recepção, manuseio e expedição de cargas aéreas, sendo este um grave fator restritivo para o desenvolvimento deste modal. Com elevada e indesejável frequência, o tempo despendido para as etapas acima é superior ao tempo de voo", informa Henderson.

A maior integração entre o modal rodoviário e o aéreo – e os demais modais – traria maior agilidade e eficiência ao transporte de cargas no Brasil. "A interiorização da economia no Brasil vem estimulando a integração entre modais, principalmente com o rodoviário. A localização da maioria dos aeroportos junto às capitais dos estados concorre para que isto aconteça", acredita Henderson. A complementaridade entre os dois modais, entretanto, ainda está distante devido à desproporção de volumes transportados. "Um crescimento do volume de carga aérea dificilmente vai causar impacto no transporte ro-

doviário, precisamente por causa da diferença entre o montante de carga levados por rodovias, em relação ao transportado por aviões", afirma Henderson.

INFRAESTRUTURA

Nas questões ligadas à falta de infraestrutura, o governo brasileiro promete fazer investimentos em seus terminais para atender à demanda pelo transporte aéreo, o que deverá beneficiar tanto a carga doméstica quanto o comércio exterior. De acordo com a Infraero, entre 2012 e 2017, a sua rede de terminais de logística de carga (TECA) deve movimentar cerca de 3,4 milhões de toneladas, considerando importação, exportação, carga nacional e courier. Nestas projeções, contudo, a Infraero exclui os terminais de carga de Guarulhos, em São Paulo; Viracopos, em Campinas, e Brasília, devido à concessão dos três aeroportos à iniciativa privada. (ver Box).

No período entre 2012 e 2016, estão previstos investimentos da ordem de R\$ 294 milhões na rede de terminais de carga, envolvendo obras para novos terminais de carga, reforma, ampliação e modernização de terminais existentes e aquisição de novos equipamentos. Deste montante, cerca de R\$ 107,5 milhões são provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Algumas das melhorias de grande porte que estão programadas são os novos complexos logísticos de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, cujas obras já tiveram início e estarão concluídas em 2013; e Vitória, no Espírito Santo, com previsão de término para 2014; a ampliação do Terminal de Exportação do Galeão, no Rio de Janeiro; e a ampliação do pátio do terminal de cargas de Confins, em Minas Gerais.

Outras ampliações significativas em diversos terminais também estão previstas. As obras do terminal de Curitiba, no Paraná, que deverá ter sua área ampliada em mais de 5.000 m², estão em fase final. Em Goiânia, um segundo terminal de carga e um estacionamento de caminhões estão programados para estarem concluídos até 2013. Além disso, Navegantes, em Santa Catarina, terá seu terminal de carga reformado e ampliado até 2014.

PEIXES ORNAMENTAIS

Os terminais da rede Infraero com a maior movimentação de carga são: Manaus (AM), Galeão (RJ), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR) e Recife (PE). O tipo de cargas movimentadas varia de acordo com o terminal e a região em que ele está inserido. Em Manaus, por exemplo, as importações incluem componentes para celu-

lares e eletroeletrônicos, ouro e prata, placas, circuitos impressos; componentes para televisão, para CPV, para câmeras de vídeo, fotografia e DVD, e de informática. As exportações têm como principais produtos: celulares, disjuntores, lâminas de barbear, sintonizador de satélite, alarmes, componentes de câmeras de vídeo e fotografia e DVD, placas de computadores, concentrador de refrigerante, lentes de contato, além de artigos mais exóticos, como peixes ornamentais.

“ o maior diferencial do transporte aéreo em relação aos demais é a rapidez ”

No Galeão, chegam produtos químicos, farmacêuticos, e para prospecção de petróleo; material automotivo (partes e peças) e bélico; são mandados para o exterior: frutas, pescados, têxteis e produtos farmacêuticos. Já em Goiânia, são importados: peças e acessórios de veículos, brinquedos em geral, pisos, produtos e matérias primas para laboratórios, além de artigos de informática e eletrônicos; e são exportadas peças de vestuário e frutas. Pelo terminal de Porto Alegre, passam máquinas e equipamentos, artigos de informática, peças agrícolas e ópticas; e são transportados para o exterior, couro, armamento, informática, máquinas. No terminal de Curitiba, chegam automóveis e utilitários; partes e peças automotivas; partes e peças para caminhão e ônibus; partes e peças para equipamentos agrícolas; equipamentos eletrônicos; equipamentos de informática; partes e peças para elevadores, escadas rolantes e esteiras; materiais para indústria cirúrgica; matéria prima para ração animal e produtos químicos. São mandados para outros países, equipamentos eletrônicos; couro; partes e peças para caminhão e ônibus; máquinas para fabricação de cigarros; materiais para indústria cirúrgica; alimentos; máquinas e equipamentos; automóveis e utilitários; vidros de segurança; roupas.

Em Confins, o destaque são as placas e componentes eletrônicos para uso em telefonia, peças em geral para fabricação de motores estacionários de combustão interna e turbinas, para fabricação de locomotivas, peças e componentes em geral para fabricação de caminhões, para fabricação de automóveis, peças para uso em informática, componentes eletrônicos, peças e componentes para fabricação de tratores, para manu-

CIRCULAÇÃO

tenção de veículos pesados e fora de estrada, medicamentos. Nas exportações, há peças para fabricação de automóveis, componentes automotivos e blocos de motores, componentes eletrônicos, peças para informática, disjuntores termomagnéticos, medicamentos, higrômetro, peças semipreciosas, medidos de água, além de uniformes de caça esportiva.

Em Vitória, temos eletroeletrônicos, telefonia, peças e componentes de computadores, motocicletas e celulares, medicamentos, siderúrgico e autoforno, peças de locomotivas e tubulações, equipamentos para telecomunicação, roupas, máquinas fotográficas e filmadoras. São transportadas para outros países: mamão, produtos siderúrgicos, peixes frescos, peixes ornamentais, rochas calcárias ornamentais, móveis e armários em madeira, semente de aroeira, pedras, mármores e granitos. Já em Salvador, o destaque são os artigos para fabricação de computadores, de pneus, insumos da indústria química e petroquímica, da indústria petrolífera, metalurgia, para fabricação de móveis, da indústria

têxtil, para extração de minerais, processamento de couro e para a indústria automotiva. Nas exportações, os produtos são bem diversificados e variam entre artigos agrícolas, couro, peças automotivas, químicos e petroquímicos, pneus, pescados, calçados, até tabaco e charutos.

No terminal de cargas do Recife, circulam equipamentos e reagentes para laboratórios, produtos hospitalares, tintas e químicos, eletroeletrônicos, equipamentos e peças de reposição equipamentos para fabricação de vidros e peças industriais; além de peixes, eletroeletrônicos, tecidos, vegetais, couros, frutas e flores, que são mandados para o exterior. Em Natal, passam pelo terminal de cargas: peças de reposição para máquinas têxteis, equipamentos de informática, equipamentos e materiais para pesquisa, peças de reposição para embarcações, explosivos, sementes de frutas, óleos e corantes, equipamentos de pesquisa geofísica; são exportados: pescados, frutas, rosas naturais, confecções, botões, cosméticos e redes.

PRINCIPAIS AEROPORTOS SÃO PRIVATIZADOS

O governo federal privatizou, em fevereiro do ano passado, três dos principais aeroportos do País, com o objetivo de acelerar os investimentos necessários para a demanda do setor. Os consórcios que conseguiram as concessões para administrar por um período de 20 a 30 anos os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos, em Campinas, ofereceram pelas licenças um total de US\$ 24,535 bilhões, valor 347,9% superior ao mínimo exigido, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O aeroporto de Guarulhos, considerado o mais movimentado do Brasil, será controlado nos próximos 20 anos por um consórcio que tem entre seus sócios com 10% a sul-africana Airport Company South África (ACSA), operadora de vários aeroportos na África do Sul e na Índia. O terminal aéreo de Brasília será operado nos próximos 25 anos pelo mesmo consórcio que obteve em agosto a concessão do aeroporto brasileiro de Natal e que tem como sócio a argentina Corporação América (50%), que opera aeroportos na Argentina, Equador, Peru e Itália. O aeroporto de Campinas terá como gestor durante 30 anos um consórcio cujo operador, com participação de 10%, é o grupo francês Egis Airport Operation (Egis Avia), que opera aeroportos em diferentes países do mundo, com um movimento de 13

milhões de passageiros ao ano.

Além de pagar pela concessão e ter acesso a uma participação sobre os lucros anuais, as concessionárias se comprometeram a realizar investimentos de R\$ 16,1 bilhões nos próximos anos, grande parte antes da Copa de 2014. O consórcio que obteve a concessão de Guarulhos terá que fazer investimentos de R\$ 4,6 bilhões; o que administrará Campinas investirá R\$ 8,7 bilhões; e o de Brasília, R\$ 2,8 bilhões.

Os três aeroportos privatizados atendem a 30% do movimento de passageiros do País e 57% do transporte de cargas. O aeroporto de Guarulhos mobilizou, em 2011, 29,9 milhões de passageiros e 465,2 mil toneladas de carga, segundo a Infraero. Em Viracopos, o terminal de logística de carga possui uma área de mais de 81 mil metros quadrados.

Em 2010, foram movimentadas 265 mil e 978 toneladas de carga, enquanto no ano passado o fluxo foi de 292,8 mil toneladas. Foram exportadas de Viracopos 109,2 mil toneladas, enquanto as importações alcançaram um total de 183,2 mil toneladas.

Já o terminal de cargas do aeroporto de Brasília destaca-se por lidar com volumes especiais, como os das embaixadas, órgãos públicos federais, institutos de pesquisa e fundações universitárias.

Respeite os limites de velocidade.



RINO.COM

Caminhões Scania. Desafios vencidos com mais força e maior economia de combustível.

**Longas Distâncias,
Off Road e Semipesados.**

Linha de caminhões Scania: garantia de conforto e economia de combustível.

Prontos para atender às necessidades dos clientes nas mais diversas aplicações, os caminhões Scania apresentam motores de 9, 13 e 16 litros, todos com o maior torque do mercado.

Os desafios do setor de transporte podem ser facilmente superados com o amplo portfólio de soluções oferecido pela Scania.

Conheça também a linha V8 e o exclusivo caminhão com motor a etanol.



SCANIA
www.scania.com.br

AS PORTAS E AS COMPORTAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

O ano de 2012 foi marcado por grandes transformações no transporte de cargas, tanto nacional, quanto internacional. Podemos considerar que foi o start para uma nova história.

Por Sônia Rotondo

O ano de 2012, na área internacional do transporte rodoviário de cargas, foi marcado por acontecimentos fenomenais em todas as direções. Inicialmente, no primeiro trimestre, a República Argentina adotou a Declaração Jurada Antecipada de Importação (DJAI). Esta medida fez com que as enormes filas de caminhões não pararam mais de crescer nos pontos de fronteira com aquele país. Mesmo com a movimentação dos representantes de governos e do setor empresarial, através de reuniões, seminários e encontros de negócios, em busca de uma solução para a questão, a espera nos pontos de fronteira continuou a aumentar. Desta forma, os resultados gerados a partir das medidas econômicas adotadas pelos dois principais sócios do MERCOSUL continuam sendo um transtorno para a empresa transportadora. As medidas adotadas geraram tal impacto que a previsão é de que estas fechem o ano com algo em torno de 30% a menos no seu faturamento.

Como se não bastasse este cenário político-econômico, os funcionários públicos resolveram cruzar os braços para ver atendida a sua pauta de reivindicações, ação precedida pelos auditores fiscais da Receita Federal que permanecem, até o fechamento deste artigo, com sua operação padrão, há mais de seis meses.

Sabemos que o transporte internacional está dentro do Regulamento aduaneiro e, não havendo serviços disponíveis, os caminhões voltam para a fila. Não houve aumento de carga. Houve falta de serviços públicos para que o fluxo de veículos pudesse ocorrer. A combalida empresa de transporte rodoviário internacional de cargas não consegue fazer com que seu veículo percorra quilometragem ideal para encontrar o ponto

de equilíbrio entre receita e despesa.

Bem, os dois eventos citados tiveram a companhia da entrada em vigência da Lei 12.619/12 que num de seus reflexos para o transporte internacional está no prazo de cumprimento do transito aduaneiro e tempo de espera nos pontos de fronteira, para citar os mais destacados. O Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), Decreto 99.704/90, dispõe que os países deverão informar com antecedência de trinta dias a sua legislação que implicará com o transporte rodoviário internacional de cargas. E, assim, na 43ª reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte – MERCOSUL, ocorrida no final do primeiro semestre deste ano, em Buenos Aires, Argentina, foi dada a notícia pelos representantes brasileiros da nova lei em vigor.

Os desdobramentos relativos a implantação e a implementação da legislação trabalhista e de trânsito (jornada de trabalho e tempo de direção) continua sendo alvo de discussão com os países com os quais o Brasil mantém acordo sobre transporte rodoviário internacional de cargas.

Este breve apanhado dos principais eventos, que ocasionaram os desequilíbrios no setor econômico do transporte rodoviário internacional de cargas, veio acompanhado de outros fatores que, no próximo ano, poderão propiciar algumas alternativas de operação.

No âmbito do Subgrupo de Transporte nº 5 – Transporte, MERCOSUL, estava prevista a apresentação de proposta de Resolução do Grupo Mercado Comum (GMC) sobre a substituição do veículo ser a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias, em matéria aduaneira. Os países integrantes do Bloco concordaram em adotar esse acordo que foi firmado no

âmbito da ALADI pelos signatários do ATIT.

Também haviam concordado com o aumento dos valores mínimos das coberturas de seguros de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados e responsabilidade civil por danos à carga transportada. Ainda, até o fechamento deste artigo, não tivemos a informação de Resolução do GMC para os dois temas de grande importância para as empresas transportadoras.

Neste cenário de expectativas políticas e econômicas, a República da Bolívia, a convite, firma o termo de ingresso no Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). A razão desta nossa menção esta centrada no corredor bioceânico, com a rodovia pavimentada, desde Santos/SP, saindo por Corumbá/MS ou Cáceres/MT, à costa do Pacífico (portos do Chile e Peru). Com esse comprometimento do governo boliviano com o Bloco, as empresas de transporte podem vislumbrar operação costa a costa. Essa rota bioceânica pode reduzir a distância em mais de 1.000km entre Santos e os portos chilenos e peruanos. Alguns requisitos para transitar pela rodovia boliviana deverão ser bem analisados tendo em vista as regras, dentre outras, daquele governo quanto ao abastecimento de combustível por veículo de placa estrangeira em solo boliviano.

Temos, em rápidas pinceladas, a primeira alternativa, "costa-a-costas" Brasil/Peru. O governo brasileiro construiu a BR-317, que liga Rio Branco/AC ao ponto de fronteira na localidade de Assis Brasil/AC – Iñapari/Peru. Essa rodovia de integração, conhecida por "Rota para o Pacífico", tem a extensão de 378,20km. Esta sendo utilizada por empresas para o transporte de alguns produtos, tendo em vista que uma viagem iniciada na região sudeste brasileira, o veículo percorrerá 5.823 km até Lima, capital peruana.

A partir de 01/01/13, os veículos de carga autorizados a operar no transporte internacional deverão possuir cabine dormitório, isso para os países integrantes do MERCOSUL, assim como, a partir de 01/03/2013, o Certificado de Inspeção Técnica Veicular ganhará novo formato.

Outra ação que deverá resultar em alteração na operação de transporte rodoviário internacional de cargas está na subcontratação de veículos de associados de cooperativas, conforme informação recebida dos representantes destas. As empresas de transporte a partir de 01/01/2013, para contratar veículos de associados de cooperativas deverão apresentar, dentre outros requisitos, a cópia da apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional de Danos a Carga



(RCTR-VI-DC) e, também, do Seguro de Direitos Aduaneiros onde conste a Aduana como beneficiária. A adoção dessas medidas visa, principalmente, a que o subcontratado não seja responsabilizado e/ou que os veículos dos associados não fiquem em garantia das responsabilidades, no caso, da empresa transportadora. E, por fim, está prevista para o primeiro semestre de 2013, a entrada do SINTIA (Sistema Informatizado de Transito Internacional Aduaneiro), pela aduana brasileira, para o transporte rodoviário internacional. Essa troca de informação aduaneira entre os países do Bloco terá impacto na operação de transporte atualmente realizada pelas empresas brasileiras. A norma MERCOSUL que trata da matéria foi internalizada pelo Brasil e desde então a Secretaria da Receita Federal vem trabalhando para viabilizar sua implantação. Esse sistema está em funcionamento no Uruguai e Argentina.

A NTC&Logística, por meio da Comissão Permanente de Transporte Internacional (COMTRIN) vem, trabalhando e participando nos mais diversos fóruns que envolve o comércio exterior e, consequentemente, o transporte rodoviário internacional de cargas, apresentando propostas para o melhor desenvolvimento deste segmento econômico de setor de transporte rodoviário internacional de cargas.

*Sônia Rotondo Bel, em Direito e Diretora Executiva de Transporte Internacional e Multimodal, NTC&Logística.

CUSTOS E TARIFAS





EVOLUÇÃO ÍNDICES DO TRANSPORTE NOS ÚLTIMOS 12 MESES

IMPACTOS DA LEI 12.619 NO TRC

PLANILHAS REFERENCIAIS DE CUSTOS

CUSTO DO TRANSPORTE ITINERANTE

IMPOSTOS - AUTÔNOMOS

CONTABILIDADE E GESTÃO DE CUSTOS

Evolução dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas

Criado com o propósito de medir a evolução dos preços dos insumos que compõem a estrutura de custos das empresas de transporte que operam com a carga fracionada, considerado, hoje, importante indicador setorial de inflação e utilizado como referência nos reajustes de contratos entre as empresas de transporte e tomadores desses serviços, o INCTF (Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada) a cada dia ganha mais relevância.

Por José Luiz Pereira

Numa análise da evolução acumulada em doze meses, e considerando o mês de setembro de 2012 contra setembro de 2011, o percentual ficou em 9,42%, nas distâncias médias de até 800 km. Índice muito superior ao acumulado do ano anterior, nesse mesmo intervalo de tempo. Naquele período, o acumulado tinha ficado em 5,87%. Isso significa aumento entre períodos de (2012 contra 2011) 3,35% (gráfico 1 e tabela I).

Gráfico 1 - INCTF Acumulado em doze meses
(Distância de até 800km)



FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

A responsabilidade pelo avanço de 9,42% nos período de setembro de 2011 a setembro de 2012 pode ser debitada aos seguintes insumos: óleo diesel comum 5,53%, DAT (exceto salários) 5,0%, salários do DAT 8,05%, salários de motoristas e ajudantes 8,09% e 8,13% respectivamente, veículo truck utilizado na operação de transferência 13,26%, pneu 275/80 22,5R s/ câmara 13,19%, seguros 11,56%. Na operação urbana os principais insumos foram: veículo ¾ com variação de 11,55%, carroceria 1,14%, seguros 10,23%.

TABELA 1 - ÍNDICE NACIONAL DE CUSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA FRACIONADA - INCTF - SET 2012

Distância	km	R\$/t	INCTF	Variação acumulada desde julho/94 (%)	Variação acumulada 36 meses (%)	Variação acumulada 24 meses (%)	Variação acumulada 12 meses (%)	Variação acumulada anual (%)	Variação acumulada mensal (%)
Muito curtas	50	732,45	441,45	341,45	23,43	15,58	8,30	7,96	0,4272
Curtas	400	847,40	433,92	333,92	23,64	15,74	9,02	8,72	0,4041
Médias	800	1.081,87	433,41	333,41	23,76	15,84	9,42	9,15	0,3759
Longas	2.400	1.848,59	442,75	342,75	23,90	16,32	10,30	10,14	0,2780
Muito Longas	6.000	3.089,25	454,07	354,07	24,09	16,15	11,50	11,44	0,2009

EURO V

Paralelamente, em janeiro de 2012, entrou em vigor, devido à Resolução do CONAMA 403/2008, a Fase P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, chamado de PROCONVE-7, que determina que todos os veículos leves, médios, semipesados, pesados e extrapesados produzidos a partir de janeiro de 2012 passaram a sair de fábrica com sistemas que reduzam a emissão de poluentes; são os chamados Euro V.

Essa nova tecnologia levou à elevação nos custos das empresas, uma vez que houve mudanças em alguns insumos que compõem os seus custos, como os veículos, o combustível – diesel S-50 - e o mais novo componente: o aditivo Arla-32. Portanto, o acumulado de 9,42% embute o aumento do veículo de transferência - Euro-5, de 9,56%, e do veículo de distribuição, que subiu 8,81%, com a mudança de modelo. Além disso, houve o impacto da mudança do diesel, que passou do S-500 ppm para o S-50 ppm, e a introdução do aditivo Arla-32. Ambos impactaram nos custos variáveis.

INCTF VERSUS INFLAÇÃO

O índice de inflação oficial do governo, o IPCA/IBGE – Índice de Preço ao Consumidor Ampliado registrou

acumulado de setembro de 2011 a setembro de 2012, de 5,28%. Comparativamente, o INCTF – Índice Nacional de Custos do Transporte de Carga Fracionada de 9,42% está 3,93% acima da inflação oficial.

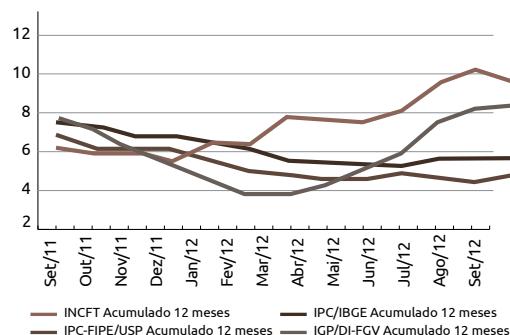
Se a comparação for com o IGP-DI, da Fundação Getúlio Vargas, utilizado como referência para reajustes de contratos de qualquer natureza, o INCTF ainda estaria 1,14% acima, ou seja, o IGP-DI/FGV está acumulado em 8,19%, nesse mesmo período.

Comparado a um índice regional, o IPC/FIPE/USP, que está acumulado em 4,42%, no período de setembro de 2011-setembro de 2012, a inflação do setor de transporte está 4,79% acima do índice que mede a inflação de São Paulo. Ou seja, 4,92% de INCTF contra 4,42% de IPC/FIPE/USP (TABELA II e GRÁFICO II).

TABELA II - 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	Vairação(%) INCTF em termos reais quando comparado ao IPCA/IBGE acumulado nos 12 meses	Vairação(%) INCTF em termos reais quando comparado ao IGP-DI/FGV acumulado nos 12 meses	Vairação(%) INCTF em termos reais quando comparado ao IPC/FIPE/USP acumulado nos 12 meses
Muito curto	50	8,30	2,86	0,0982	3,7068
Curto	400	9,02	3,55	0,7702	4,4030
Médio	800	9,42	3,93	1,1388	4,7848
Longo	2.400	10,30	4,76	1,9502	5,6256
Muito Longo	6.000	11,50	5,91	3,0599	6,7752

Gráfico 2 - Evolução do INCTF e os principais índices de inflação



FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

CARGA LOTAÇÃO

Na carga lotação, o Índice Nacional de Transporte de Carga Lotação - INCTL acumulado setembro de 2011 a setembro de 2012 ficou em 7,66%. Índice que, se comparado ao acumulado do mesmo período do ano anterior, quando registrou 5,37%, foi 2,17% superior (tabela III).

O que justifica esse aumento acumulado do INCTL (setembro de 2011 a setembro de 2012) é a presença do novo veículo Euro V, cujo aumento médio foi de 1,14% e que entrou em vigor em janeiro de 2012. Paralelamente, outros insumos também registraram altas significativas. Por exemplo, o semirreboque variou 3,13%, salário de motorista, 8,04%, despesas administrativas, 2,59%, seguros, 1,19% e pneus, -2,51%. Nos últimos doze meses, o cavalo mecânico variou 0,83%.

CUSTOS E TARIFAS

TABELA III - ÍNDICE NACIONAL DE CUSTOS DO TRANSPORTE DE CARGA LOTAÇÃO - SET/12

PERCURSO	Distância (km)	R\$/ton.	INCTL OUT/03=100	Variação Acumulada 12 Meses (%)	Variação Acumulada Anual (%)	Variação Mensal (%)
Muito curto	50	46,23	155,82	6,13	5,76	0,6056
Curto	400	88,05	157,07	7,21	6,99	0,4229
Médio	800	137,91	157,58	7,66	7,47	0,3729
Longo	2.400	325,28	157,77	8,10	8,00	0,2680
Muito Longo	6.000	737,84	157,71	8,27	8,24	0,2058

Obs: Este custo inclui custo peso, GRIS, custo valor para mercadorias de baixo valor (R\$ 2.409,26/TON.) e PIS/COFINS. Não inclui taxa de lucro e pedágios. Franquia de 4 horas para carga e descarga. Acima disso, o custo adicional é de R\$ 76,06 p/hora útil parada, ou R\$ 2,8897 por tonelada por hora útil.

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

O INCTL VERSUS INFLAÇÃO

Comparativamente aos principais indicadores de inflação, o INCTL está acima do IPCA/IBGE em 2,26%, nas distâncias de até 800 km. E, quando a referência é o IPC/FIPE/USP, a diferença sobe para 3,09% (tabela VI).

TABELA IV - VARIAÇÃO DO INCTL 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 em termos reais quando comparado ao IPCA/IBGE acumulado nos 12 meses	Variação (%) do INCTF em termos reais quando comparado ao IGP-DI/FGV acumulado nos 12 meses	Variação (%) do INCTF em termos reais quando comparado ao IPC/FIPE/USP acumulado nos 12 meses
Muito curto	50	6,13	0,80	-1,9044	1,6319
Curto	400	7,21	1,83	-0,9047	2,6677
Médio	800	7,66	2,26	-0,4915	3,0958
Longo	2.400	8,10	2,67	-0,0863	3,5156
Muito Longo	6.000	8,27	2,84	0,0747	3,6825

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

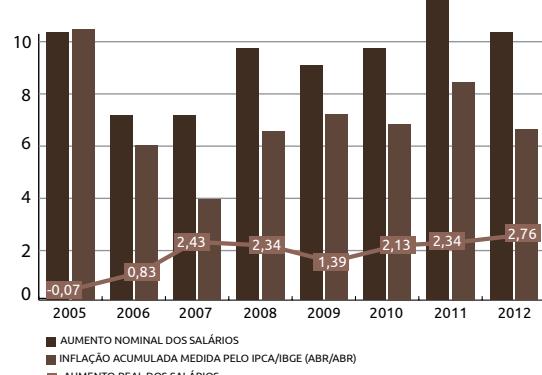
EVOLUÇÃO DOS SALÁRIOS

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

Estima-se que essa escassez de mão-de-obra tem sido a principal responsável pelos constantes aumentos reais de salários nas negociações coletivas, que vêm acontecendo desde maio de 2006, quando o aumento real foi de 0,83%.

Em maio de 2012, esse aumento encontrou o seu ponto mais alto. Podemos dizer que o ganho real de 2,76% acima da inflação oficial, que acumulou no período, 5,10% (gráfico 3).

Gráfico 3 - Evolução dos salários nos últimos anos (2005 a 2012)



FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

Esta análise leva em consideração os reajustes de salários das Convenções Coletivas. Os salários de mercado vêm sendo pressionados pela lei da oferta e demanda, o que tem elevado seus valores em percentuais bem superiores.

OS SALÁRIOS E OS CUSTOS

Assim como quase todos os setores de prestação de serviço, os salários têm um 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 (tabelas V a VII).

A carga fracionada utiliza volume muito grande de mão-de-obra pela complexidade de sua operação, pois a mercadoria passa por várias fases antes de chegar ao cliente final; 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.

TABELA V- 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

TABELA VI- 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	29,72	22,71	18,87

TABELA VII - 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

CUSTOS E TARIFAS

Na rota de 800 km, o peso do salário nos custos operacionais, da transferência é de 49,93%. Nas operações de distribuição esse peso já passa para 37,25%. Já nas operações de lotação o peso é bem menor, 21,63%.

CARGA FRIGORÍFICA

No período de setembro de 2011 a setembro de 2012, 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 uma variação real de 4,25%, ou seja, acima da inflação (tabela VIII).

TABELA VIII - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E LOGÍSTICA									
DEPARTAMENTO DE CUSTOS OPERACIONAIS E PESQUISAS ECONÔMICAS - DECOPE									
INCT FRIG/DECOPe/NTC - SETEMBRO 2012									
Distância	km	R\$/ton.	INCT-FRIG	Var. s/. Julho 97 (%)	Var. 36 meses (%)	Var. 24 meses (%)	Var. 12 meses (%)	Var. no ano (%)	Var. mês (%)
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)

Os insumos que mais contribuíram 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, 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 (tabelas IX a XII).

No segmento de combustíveis, de modo especial, óleo diesel, o INCTCOM, registrou evolução de custos nos últimos doze meses (setembro de 2011 a setembro de 2012), 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%. Os semirreboques de aço inox marcaram presença importante na composição

do índice, com variação de 0,43% para o semirreboque tanque com três 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 INCTGAS, índice nacional de custos de transporte de gás, teve aumento nos doze meses de 4,15%, nas distâncias de 400 km. Na distância de 3000 km, a variação ficou em 4,77%. Índice bem abaixo da inflação oficial de 5,28% (IPCA/IBGE).

Os demais insumos, que são comuns a todas essas operações, tiveram as seguintes variações: óleo de carter 3,04% e óleo de câmbio (1,21%), taxa de licenciamento 5,13%, rodoar 5,5%, pneu 295 R22,5 sem câmara (2,51%), recuperação 5,0%, lavagem externa de truck e carreta com aumentos de 3,49% e 20,43%, respectivamente.

TABELA IX - COMPORTAMENTO DOS ÍNDICES DE CUSTOS DA CARGA LÍQUIDA

VARIAÇÕES DE CUSTOS: SET/12 VERSUS SET/11					
Distância origem/destino	50 km Muito Curtas	200 km Curtas	400 km Médias	1200 km Longa	3000 km Muito Longa
DERIVADOS DE PETRÓLEO					
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%

TABELA X - COMPORTAMENTO DOS ÍNDICES DE CUSTOS DA CARGA LÍQUIDA

VARIAÇÕES DE CUSTOS: SET/12 VERSUS SET/11					
Distância origem/destino	50 km Muito Curtas	200 km Curtas	400 km Médias	1200 km Longa	3000 km Muito Longa
PRODUTOS QUÍMICOS					
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%

TABELA XI - COMPORTAMENTO DOS ÍNDICES DE CUSTOS DA CARGA LÍQUIDA

VARIAÇÕES DE CUSTOS: SET/12 VERSUS SET/11					
Distância origem/destino	50 km Muito Curtas	200 km Curtas	400 km Médias	1200 km Longa	3000 km Muito Longa
PRODUTOS PETROQUÍMICOS					
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 produtos petroquímicos	10,87%	9,79%	9,37%	8,98%	8,84%

TABELA XII - COMPORTAMENTO DOS ÍNDICES DE CUSTOS DA CARGA LÍQUIDA

VARIAÇÕES DE CUSTOS: SET/12 VERSUS SET/11					
Distância origem/destino	50 km Muito Curtas	200 km Curtas	400 km Médias	1200 km Longa	3000 km Muito Longa
GÁS					
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%

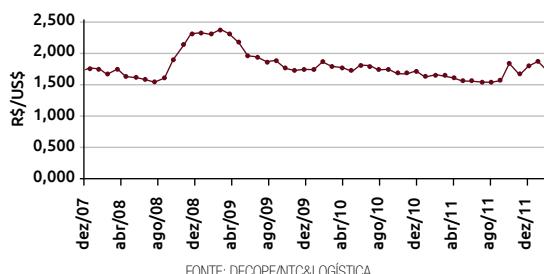
FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

CUSTOS E TARIFAS

CARGA INTERNACIONAL

O índice de custo do transporte de carga seca internacional – ICTI, registrou variação acumulada em moeda corrente – setembro de 2011 a setembro de 2012 de 5,06%. A variação acumulada dos custos em dólares, nesse mesmo período, está em -3,94%. Este percentual chegou a 14,28% durante um período de sobrevalorização da moeda nacional, quando a taxa de câmbio valia R\$/US\$ 1.587,00, em agosto de 2011. Em setembro de 2012, a taxa de câmbio fechou o mês em R\$/US\$ 2.028,00, com valorização acumulada do dólar (setembro de 2011 a setembro de 2012) de 9,37%, trazendo uma relativa calma aos exportadores de serviços de transporte (gráficos IV e V e VI).

Gráfico 4 - Evolução do câmbio R\$/US\$



O custo real por quilômetro está em R\$ 4.071,11, enquanto 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 doze meses, de 3,55%, semirreboque 3,13%, salários 8,0%, diesel 5,53%, despesas administrativas 5,06% e seguros 1,09% (gráfico V).

Gráfico 5 - Variação do custo/km em dólar últimos doze meses

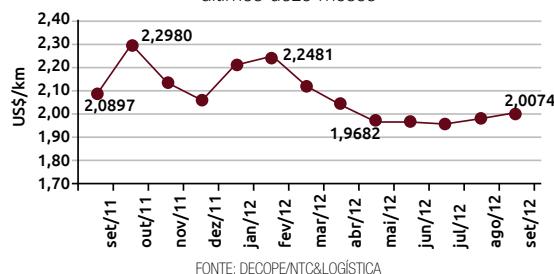
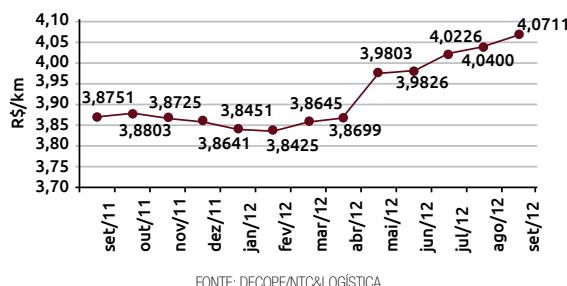


Gráfico 6 - Variação do custo/km em reais últimos doze meses

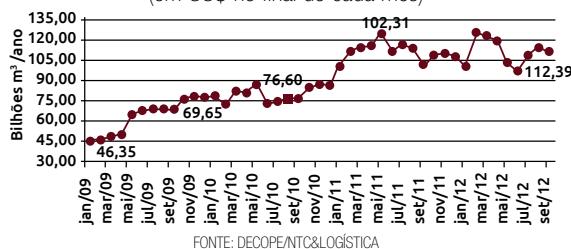


O ICTI não contempla custos burocráticos internos ou de fronteira e muito menos os custos adicionais incorridos no país de destino.

PETRÓLEO E DIESEL

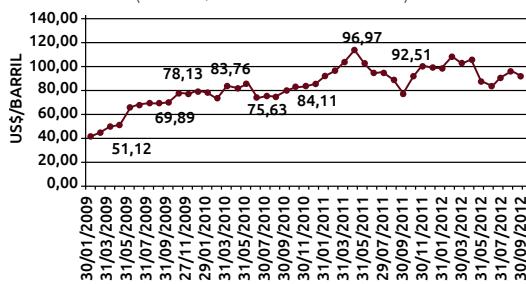
O barril de petróleo tipo Brent fechou o mês de setembro de 2012 a US\$ 112,39/barril, com variação acumulada de 9,85% nos doze meses, enquanto o WTI Texas ficou em US\$ 92,19 com aumento acumulado de 18,79%, também no período de doze meses. No mês de setembro de 2012, o barril de petróleo tipo Brent teve variação de (1,90%) em relação ao mês anterior, fechando a US\$ 112,39/barril contra US\$ 114,57/barril em agosto (gráfico VII).

Gráfico 7 - Evolução do preço do petróleo tipo brent (em US\$ no final de cada mês)



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 de 2012 o preço do barril estava em US\$ 96,97 (gráfico VIII).

Gráfico 8 - Evolução do preço do barril de petróleo tipo went no mercado internacional (em US\$ no final de cada mês)



Em reais, o preço do barril tipo WTI Texas está cotado em R\$ 186,97/barril com variação acumulada nos doze meses (setembro de 2011-setembro de 2012) de 29,91%.

Enquanto isso, o preço do barril tipo Brent está cotado em R\$ 227,94/barril e possui uma variação acumulada de 20,14% nos últimos doze meses (setembro de 2011-setembro de 2012) (gráfico IX).

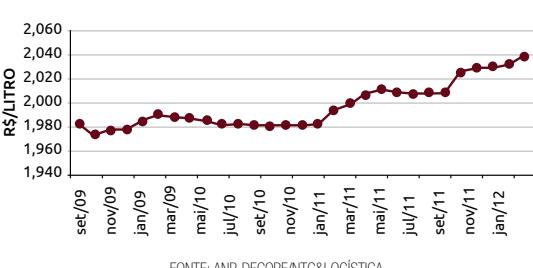
Gráfico 9 - Evolução do preço do petróleo tipo brent em reais nos doze meses



FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA



Gráfico 10 - Preço do litro do óleo diesel na bomba (em reais)



FONTE: ANP, DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

ÓLEO DIESEL

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

Para evitar impacto 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, com vigor a partir de 16 de julho, em 6,0%; desta vez sem isenção fiscal. E estimou um impacto de 4,0% no preço final do combustível. Isso representou, em pouco menos de um mês, um aumento acumulado de 10,18%. O impacto desses reajustes só não foi pior porque o governo, no primeiro reajuste, isentou a CIDE.

Segundo estudos do DECOPE/NTC&Logistica, no período de setembro de 2011 a setembro de 2012, o diesel variou 5,53%, ou seja, uma variação em termos 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 (gráfico X)

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. O preço do diesel S-50 já tem variação acumulada de 2,78%. Em março de 2012 o litro estava cotado em R\$ 2,0892. Em setembro o preço já estava em R\$ 2,1472/litro. 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.

(*) 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.

LEI 12.619 ELEVA OS CUSTOS DO TRANSPORTE

Não restam dúvidas sobre a importância da Lei 12.619 para o segmento de transporte rodoviário de cargas. Por um lado, teremos a diminuição dos acidentes nas rodovias, e por outro, mais segurança jurídica para os empregadores. Mas, de imediato, a nova legislação, trás elevados impactos sobre os custos operacionais das empresas de transporte de carga.

Por José Luiz Pereira*

No dia 17 de junho de 2012, entrou em vigor a Lei 12.619, assinada pela Presidente Dilma Rousseff, em 02 de maio de 2012. Esse diploma regulamenta a profissão do motorista tanto empregado, quanto autônomo. De acordo com a Lei, o motorista empregado deverá ter garantido o repouso de onze horas a cada 24 horas, com intervalo de uma hora para refeição, jornada de trabalho de oito horas, limite de até duas horas extras por dia, e repouso semanal de 35 horas.

Nas viagens de longa distância, com duração superior a 24 horas, deve-se cumprir intervalo de 30 minutos a cada quatro horas de direção; e repouso semanal de 36 horas para as viagens com duração de mais de uma semana.

A Lei diz que a jornada deve ser controlada, dando liberdade ao empregador de escolher o critério de controle a ser utilizado, que será sempre feito de forma fidedigna, quer por anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo. Pode a empresa se valer, também, de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos. A conclusão que se tira disso é a que as práticas de direção sem nenhum controle, nas quais o motorista era o único responsável pela definição da sua jornada diária de trabalho, não mais poderão persistir, uma vez que a nova legislação dita regras rígidas para esse controle.

IMPACTO SOBRE OS CUSTOS

Não restam dúvidas sobre a importância da Lei 12.619 para o segmento de transporte rodoviário de cargas. Haverá, por um lado, diminuição dos acidentes nas rodovias, e por outro, mais segurança jurídica para os empregadores.

Assim como qualquer legislação que tenha como objetivo a amenização de um custo social e econômico, a Lei pode gerar custos adicionais para os envolvidos e, esse ajuste, até por questão de princípio, será pago pela sociedade como um todo. De imediato, a nova legislação, trás elevados impactos sobre os custos operacionais das empresas de transporte de carga.

O reflexo maior é sobre a produtividade do veículo, com queda no número de viagens, redução da quilometragem rodada, diminuição no número de entregas, aumento nos prazos de entrega etc.

Os impactos serão diferentes para as mais diversas operações de transporte, pois cada segmento tem suas peculiaridades. O impacto da nova legislação é tão expressivo, e traz tanto alarde porque se reflete

diretamente sobre os custos fixos. Dentro da estrutura de custos do frete existem vários componentes. Dentro eles, os custos fixos diretos, que estão ligados diretamente ao veículo e as despesas fixas indiretas (aluguel, água, energia, telefone, seguros, etc.). Em ambos os casos, trata-se de custos que independem da produção da empresa, diferentemente, dos custos variáveis, que passam a existir somente com a utilização do veículo. Como estes custos somente serão diluídos com a produção do veículo, e essa produção é medida pelo número de viagens possíveis durante um determinado período de tempo, quanto mais produtivo for o caminhão, ou seja, quanto mais viagens ele realizar, maior será a diluição dos custos fixos diretos e indiretos por viagem e menores serão os custos do frete. O primeiro impacto dessa da lei é exatamente sobre a produtividade do veículo, embora ela venha a trazer, posteriormente, outras consequências, como por exemplo, custos com novos investimentos, novas contratações e treinamentos.

Estudos realizados pelo DECOPE – Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&LOGÍSTICA constataram que os reflexos da nova legislação sobre os custos operacionais das empresas, serão diferentes para cada segmento do transporte rodoviário de cargas, uma vez que cada operação tem as suas especificidades.

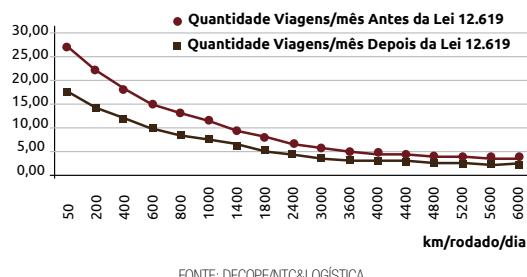
PRAZOS DE ENTREGA

Os reflexos serão sentidos também nos prazos de entrega. Estima-se que, em virtude da redução da distância rodada por mês, haverá aumento nos prazos de entrega de aproximadamente 56%, uma vez que o veículo irá demorar mais tempo para concluir o mesmo percurso. Esse aumento no prazo de entrega, muito provavelmente, será sentido em todos os segmentos do transporte; talvez um pouco mais para alguns.

NÚMERO DE VIAGENS

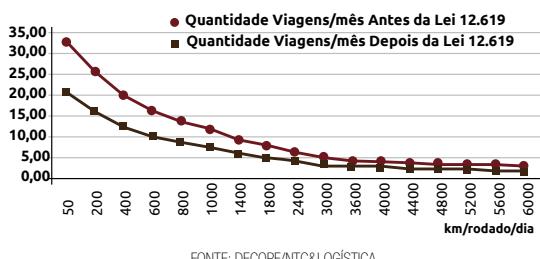
Na operação da carga fracionada, onde o processo exige no mínimo três operações rodoviárias (coleta, transferência e entrega), estima-se que o número de viagens por mês, somente na operação de transferência, terá redução de no mínimo 4,5 viagens por mês, considerando as distâncias médias de até 800 km, ou seja, passaram de 12,7 para 8,2 viagens por mês, com redução de 35,7% no número de viagens (gráfico 1)

Gráfico 1 - Impacto da lei 12.619 sobre o número de viagens por mês (Operação Transferência)



Na operação da carga lotação, a queda da produtividade do veículo pode chegar a 35,7%, na distância longa de até 2.400 km, com redução de 2,3 viagens por mês. Na distância de 4.400 km, a redução chega a 1,3 viagens por mês. Em condições normais, o veículo conseguia realizar 3,5 viagens por mês. Após a legislação, esse número caiu para 2,2 viagens por mês (veja o gráfico 2).

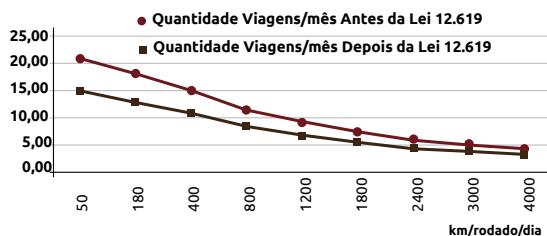
Gráfico 2 - Impacto da lei 12.619 sobre o número de viagens por mês (Operação Lotação)



FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

Na operação da carga de contêiner, a queda da produtividade do veículo chegar a 28,6%, na distância muito curta de até 180 km, com redução de 5,1 viagens por mês. Na distância média de 800 km, a redução chega a 3,2 viagens por mês. Em condições normais, numa rota de 180 km (ida e volta), o veículo conseguia realizar 18 viagens por mês. Após a legislação, esse número caiu para 12,9 viagens por mês (veja o gráfico 3).

Gráfico 3 - Impacto da lei 12.619 sobre o número de viagens por mês (Operação de Transporte de Contêiner)



FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

No caso da operação de carga internacional, se se tomar como exemplo, a rota São Paulo/SP/BR a Buenos Aires/ARG, o número de viagens por mês, segundo estudo, terá redução de no mínimo 1,1 viagem/mês, ou seja, de 3,14 viagens por mês realizadas antes da Lei. Após a aplicação da Lei 12.619, esse número caiu para 2,1 viagens por mês. Uma redução de 33,3%.

Nos produtos farmacêuticos, estima-se que, em virtude da redução da distância rodada por mês, haverá aumento do prazo de entrega de aproximadamente 5,6%, uma vez que o veículo irá demorar mais tempo para concluir o percurso.

Com relação ao número de viagens, tomando como exemplo a transferência, operação comum nesse segmento, a redução pode chegar a 2,6 viagens por mês,

CUSTOS E TARIFAS

levando-se em consideração a distância de 2.200 km. Ou seja, redução de 6,1 para 3,5 viagens por mês. Queda de 42,9%.

CARGA FRACIONADA

O impacto da legislação sobre os custos operacionais da Carga Fracionada, na média distância de até 800 km, foi de 14,98% (quadro 1).

QUADRO I - IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA FRACIONADA¹

Faixas e distâncias	Distâncias em km	R\$/ton. (antes da lei)	R\$/ton. (depois da lei)	Impacto
Muito curtas	50	495,57	542,70	9,51%
Curtas	400	575,40	639,61	11,16%
Médias	800	722,83	831,10	14,98%
Longas	2.400	1.330,02	1.516,34	14,01%

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NO FRETE TONELADA O GRIS E O AD VALOREM

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

Normalmente, o impacto da legislação sobre os custos teria repercussão maior nas distâncias mais curtas, uma vez que os custos fixos se diluiriam com mais dificuldades, ao passo que nas distâncias mais longas, esses custos tenderiam a ser menores, pois, a sua diluição seria maior. Mas o estudo feito para a carga fracionada revelou que o impacto nas distâncias curtas e muito curtas foram atípicos, porque se trata de um segmento em que a operação de coleta e entrega já estava ajustada à nova legislação. Devido às características dessas operações, os controles já vinham sendo feitos. Em virtude disso, o impacto foi relativamente menor, cabendo somente pequenos ajustes.

O fato é que, de uma forma ou de outra, devido à maior fiscalização, as empresas de carga fracionada já estavam adequando suas operações de coletas e distribuição. Assim, os impactos sobre os custos foram menores nas rotas muito curtas e curtas do que nas rotas mais longas.

LOTAÇÃO

No caso da operação da Carga Lotação ou de Grandes Massas, o estudo do DECOPE concluiu que o percentual médio de impacto nos custos operacionais foi de 28,92%, numa análise de média distância de até 800 km (quadro 2).

QUADRO II - IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA LOTAÇÃO¹

Faixas e distâncias	Distâncias em km	R\$/ton. (antes da lei)	R\$/ton. (depois da lei)	Impacto
Curtas	400	66,52	86,89	30,62%
Médias	800	102,63	132,30	28,92%
Longas	2.400	247,05	313,96	27,09%
Muito Longas	8.000	572,00	722,70	26,35%

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NOS CUSTOS O GRIS E O AD VALOREM

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

Como os custos fixos permanecem no mesmo nível no período anterior à Lei 12.619, quando há redução na produtividade do veículo, isso acaba por elevar os custos por unidade transportada. No caso das operações de lotação, que operam muito mais em rotas de médias e longas distâncias, a tendência é de que ocorra diluição maior dos custos fixos. Os impactos serão menores na medida em que o percurso aumenta.

CONTÊINER

O transporte de contêiner possui características distintas dos outros tipos de transportes. A principal diferença está no elevado número de horas paradas necessárias para completar uma viagem redonda de um contêiner. Nesse caso, o estudo mostra que o impacto sobre os custos operacionais é de 27,28%, para as rotas muito curtas, consideradas as mais frequentes, como Porto de Santos-SP/São Paulo-Capital/Porto de Santos-SP (quadro 3).

QUADRO III - IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DE CONTÊINER¹

Faixas e distâncias	Distâncias em km	R\$/ton. (antes da lei)	R\$/ton. (depois da lei)	Impacto
Muito curtas	180	1.203,52	1.531,81	27,28%
Curtas	400	1.701,48	2.100,09	23,43%
Médias	800	2.606,86	3.133,33	20,20%
Longas	2.400	6.228,36	7.266,28	16,66%
Muito Longas	4.000	9.849,87	11.399,23	15,73%

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NO FRETE TONELADA O GRIS E O AD VALOREM

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

INTERNACIONAL

No caso do Transporte Rodoviário Internacional de Carga Seca - TRIC, o percentual de impacto da nova Lei, para as distâncias consideradas longas, até 2.400 km, é de 29,32% em média. Esse percentual pode variar de acordo com a empresa, rotas ou das diversas distâncias (quadro 4).

QUADRO IV - IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGA SECA¹

Faixas e distâncias	Distâncias em km	R\$/Viagem (antes da lei)	R\$/Viagem (depois da lei)	Impacto
Curtas	800	4.273,38	6.012,33	40,69%
Médias	1.600	5.149,86	7.040,65	36,72%
Longas	2.400	8.327,10	10.768,30	29,32%
Muito Longas	4.000	16.215,40	20.023,16	23,48%

¹ Observação: No cálculo do impacto da Lei 12.619 nos custos operacionais da carga internacional foram feitas algumas considerações, como por exemplo a suposição de que as horas-extras vinham sendo pagas normalmente, e sem considerar o custo de 30% de tempo de espera.

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

CARGA FARMACÊUTICA

O transporte de produtos farmacêuticos se identifica em alguns aspectos, com a carga fracionada. A diferença está, principalmente, nas exigências das seguradoras no que diz respeito ao valor máximo da carga embarcada, cujo limite, normalmente, leva à subutilização do veículo. O percentual médio de impacto, nas distâncias de até 800 km, é de 23,51%. (veja quadro 5).

QUADRO V - IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS ¹				
Faixas e distâncias	Distâncias em km	R\$/ton. (antes da lei)	R\$/ton. (depois da lei)	Impacto
Muito curtas	50	596,35	741,35	24,31%
Curtas	400	680,77	852,25	25,19%
Médias	800	857,98	1.059,72	23,513%
Longas	2.400	1.486,10	1.808,88	21,72%
Muito Longas	6.000	2.515,85	3.110,98	23,66%

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NO FRETE TONELADA O GRIS E O AD VALOREM

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

QUÍMICOS E AGROQUÍMICOS

Estudo realizado junto às empresas que operam no setor de químicos e agroquímicos embalados mostrou que, numa rota específica, a quilometragem rodada caiu dos atuais 650 km/dia para algo em torno de 400 a 500 km/dia. Isso ocorreu numa situação em que a operação era feita com somente um motorista e nos dias em que não havia atividades de carga e/ou descarga.

No que diz respeito ao impacto da Lei 12.619 sobre os custos operacionais desse setor, o estudo mostra que, para as rotas curtas, o percentual foi de 26%, enquanto que, para as rotas longas o percentual ficou em 22% (Gráfico 3)

QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA

A base técnica que fundamenta os estudos realizados é de conhecimento de toda a comunidade acadêmica. São estruturas de cálculos utilizadas pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da Associação Nacional de Transporte de Carga e Logística, para a elaboração de seus índices de inflação do setor de transporte, INCTF, INCTL etc. Ao contrário da expectativa do mercado, a linha desse trabalho não é a de simples e periódica reivindicação de reajustes de frete e muito menos de recomposição de defasagens de frete, ou mesmo de recomposição de custos com insumos.

Na verdade, o trabalho busca alertar para a necessidade de recomposição da margem operacional, que será comprometida com a queda abrupta da produtividade do veículo, em virtude dessa nova legislação. Não se trata de um simples reajuste de frete, em que o per-

centual, muitas vezes, pode ser negociado. Trata-se da sobrevivência econômico-financeira das empresas do setor de transporte rodoviário de cargas.

A questão principal é que, se as empresas de transporte não se adequarem às novas regras e por conta disso, não repassarem essa pressão sobre os seus custos, estarão criando passivos trabalhistas com potenciais impactos sobre os seus negócios e até de seus clientes, principalmente, como dizem os advogados, pelo princípio de responsabilidade civil objetiva. Se os repasses não forem imediatos, o resultado será uma bomba de efeito retardado para as finanças das empresas de transporte.

O estudo não abordou e, portanto ainda não têm quantificação, os custos adicionais após a acomodação a esse novo cenário. É sabido que outros custos surgirão, principalmente para garantir o atendimen-

to da demanda atual, uma vez que as empresas de transporte precisarão de mais caminhões para atender a mesma demanda.

Portanto, as empresas ainda terão custos de investimentos com a ampliação da frota, contratação de novos motoristas, treinamento de pessoal, custos adicionais com pessoal para atender ao cumprimento da Lei, dentre outros.

O quadro 6 mostra que para uma rota São Paulo/SP

– Rio de Janeiro/RJ, distância de 429 km, para transportar 2.000 toneladas, antes da Lei 12.619, essa empresa de transporte necessaria de 5,7 conjuntos (cavalo mecânico mais semirreboque). Após a lei, a necessidade passa a ser de 9,1 conjuntos, ou seja, 3,4 combinações a mais. Para se ter uma noção mínima de custos com investimentos, essa empresa terá que realizar investimentos da ordem de R\$ 1.404.141,00, 'mo cliente, com o mesmo volume de carga.

QUADRO VI - ENSAIO SOBRE O NÚMERO DE VEÍCULOS NECESSÁRIOS PARA O TRANSPORTE DE 2.000 TONELADAS PARA CADA UM DESSES DESTINOS ANTES E APÓS A LEI 12.619 - ORIGEM SÃO PAULO/SP

Destino	Distâncias em km	Nº Veículos necessários p/ operação antes da lei	Nº Veículos necessários p/ operação depois da lei	Nº Veículos necessários p/ atender o mesmo vol.	Qtd. de viagens possíveis antes da lei	Qtd. de viagens possíveis depois da lei	Redução no número de viagens	Tempo de viagem
Campinas/SP	98	2,9	4,6	1,7	25,8	16,1	9,7	13,4
Americana/SP	130	3,2	5,0	1,9	23,5	14,7	8,8	14,7
São Carlos/SP	244	4,1	6,6	2,5	17,9	11,2	6,7	19,3
Curitiba/PR	409	5,5	8,9	3,3	13,4	8,4	5,0	25,9
Rio de Janeiro/RJ	429	5,7	9,1	3,4	13,0	8,1	4,9	26,7
Belo Horizonte/MG	586	7,1	11,3	4,2	10,5	6,6	3,9	32,9
Blumenau/SC	658	7,7	12,3	4,6	9,6	6,0	3,6	35,8
Porto Alegre/RS	1.115	11,6	18,6	7,0	6,4	4,0	2,4	54,1
Cuiabá/MT	1.614	15,9	25,4	9,5	4,7	2,9	1,7	74,1
Salvador/BA	1.955	18,8	30,1	11,3	3,9	2,5	1,5	87,7
Belém/PA	2.943	27,3	43,6	16,4	2,7	1,7	1,0	127,2
Manaus/AM	3.973	36,1	57,8	21,7	2,1	1,3	0,8	168,4

FONTE: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

OUTROS FATORES

Alguns fatores que já vinham comprometendo a produtividade das empresas de transporte, e trazendo aumentos significativos sobre os custos, que não necessariamente, por aumentos nos preços dos combustíveis, são:

Aumentos das restrições de circulação de veículo em quase todos os municípios do país, independentemente do seu tamanho;

Restrições de trânsito nas Marginais de São Paulo; Falta de motoristas para recomposição do quadro e falta de profissionais qualificados de maneira geral; Seguradoras que condicionam o valor da carga no caminhão ao valor da cobertura do seguro;

Aumentos de custos com seguros;

Excesso de burocracia nos postos fiscais;

Excesso de tempo de espera para carga e descarga; Excesso de burocracia para a liberação dos veículos nas fronteiras (transporte internacional);

Demora no ingresso nos recintos alfandegários (exemplo: a emissão de senha para esse ingresso leva mais de 24 horas) – transporte internacional; dentre outros.



SUGESTÕES

Existem algumas medidas operacionais, por parte dos envolvidos na logística do transporte, que podem muito bem amenizar estes custos, como por exemplo: Redução nos tempos de carga e descarga no cliente. Quanto menos tempo se levar na operação de carga e descarga, maior será o aproveitamento do veículo e mais viagens ele poderá realizar no mês. O veículo parado compromete a diluição dos custos fixos diretos e as despesas indiretas.

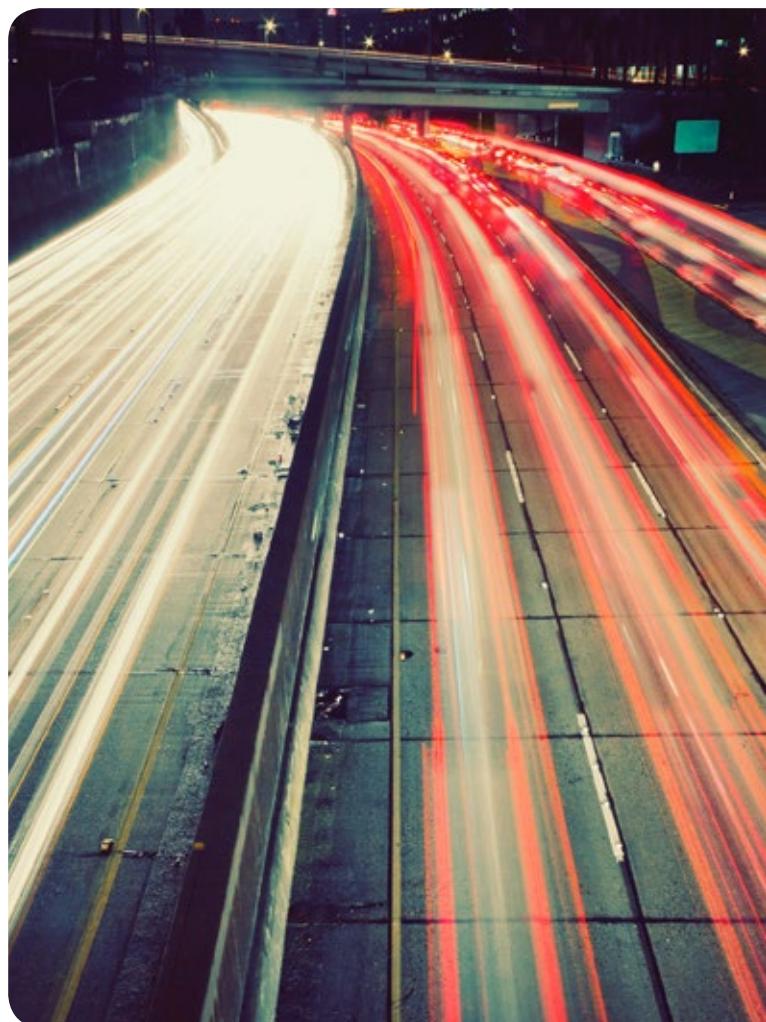
Diminuição das restrições à circulação de caminhões tanto nas Marginais de São Paulo quanto nos centros urbanos. Quanto mais restrições à circulação de caminhões nos centros urbanos, mais veículos as empresas terão que adquirir e colocar em circulação para transportar o mesmo volume de carga. Como consequência, haverá aumentos de custos operacionais e do número de caminhões nas vias públicas. No caso da circulação de caminhões nas Marginais de São Paulo, essa medida compromete o início das viagens de empresas de transporte, usam essas vias, como elo entre uma rodovia e outra. Como consequência, ocorre redução do número de viagens possíveis no mês, atraso na entrega da carga no destino, aumento do número de veículos para o mesmo volume de carga/mês etc.

Melhor aproveitamento da capacidade dos veículos, uma vez que, quanto maior esse aproveitamento, melhor será diluído o custo fixo por tonelada. Em muitos casos, esse aproveitamento fica comprometido pelas exigências das companhias de seguros, quanto atrelam o carregamento ao valor da nota fiscal da carga.

Maior agilidade na liberação dos veículos nos postos fiscais das fazendas estadual e federal, na fronteira entre os estados. Quanto mais tempo os caminhões ficam parados na fronteira entre os estados, por exemplo, maior será o comprometimento da eficiência do veículo, como: maior dificuldade na diluição dos custos diretos e indiretos, aumento dos custos por tonelada, aumento nos prazos de entrega no cliente final, aumento da necessidade de mais veículos para concluir o mesmo volume de carga contratada por mês, etc.

Não há dúvidas de que alcançar tais objetivos exige esforço conjunto entre empresas de transporte (que, a cada dia que passa, vêm investimento em novas tecnologias da informação, em equipamentos mais eficientes e na segurança da carga), governo e embarcadores, que também precisam investir na logística de recebimento, descarregamento e carregamento das cargas em seu armazém. O tempo de carga e des-

carga, juntamente com as proibições para circulação de veículos, são os maiores gargalos de custos das empresas de transporte, no que diz respeito à produtividade. Isso, também, faz parte do custo Brasil, e este se pode amenizar.



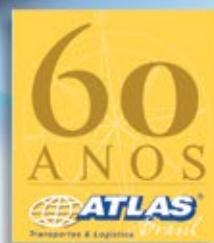
(*) Graduado em Economia pela Universidade de Mogi das Cruzes. Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/ NTC&LOGÍSTICA. Professor de Teoria Economia da UNINOVE, 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.



Uma empresa do tamanho do Brasil



• TECNOLOGIA
TI
INTEGRADA •



LOGÍSTICA E TRANSPORTE INTEGRADO PARA TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

Desenvolvemos e implementamos soluções personalizadas em logística de acordo com as necessidades apresentadas pelo cliente,

garantindo a integridade no manuseio e distribuição rodoviária e aérea dos seus produtos em qualquer ponto do País.

www.atlastranslog.com.br

PLANILHAS REFERENCIAIS DE CUSTOS DA NTC

Apesar de possuir um dos mercados mais competitivos do país, o setor de transporte rodoviário de carga ainda tem muitas empresas que operam sem alguns conhecimentos de administração. Para suprir esta lacuna, o DECOPE, apresenta estudos que norteiam a composição dos custos no setor

Por Antônio Lauro Valdívia*

O setor de transporte rodoviário de carga no Brasil possui um dos mercados mais competitivos do país. Estima-se que existam por volta de 40 mil empresas transportadoras dos mais variados portes, com atuações regionais e nacionais, transportando praticamente tudo que é produzido e comercializado no país e na América do Sul. Contudo, se por um lado, o alto nível concorrencial do setor é benéfico, por outro, como as barreiras de entrada são poucas, existem muitas empresas que operam sem ter conhecimentos básicos para realizar uma administração eficiente, ou mesmo satisfatória.

Para priorar, como o setor tem características distintas que o diferenciam bastante do comércio e da indústria, as diferenças passam pelas áreas tributárias, legislativas, operacional, financeira, contábil, relações humanas, e, principalmente, pela apuração dos custos.

E é precisamente a área relativa aos custos a que mais causa problemas a este mercado. As deficiências encontradas nas apurações de custos, por exemplo, conduzem muitas vezes a preços praticados aquém dos que deveriam ser cobrados, ou seja, abaixo do custo. Esta prática acaba comprometendo:

- 1 - A margem de lucro e o próprio resultado da empresa;
- 2 - A renovação da frota;
- 3 - A execução de uma manutenção veicular adequada;
- 4 - O pagamento de salários atraentes e justos.

Enfim, coloca em risco a saúde financeira da empresa e, em situações extremas, até o recolhimento de impostos são prejudicados.

Isto tudo quando se analisa o lado empresarial. Contudo, o lado mais prejudicado é o do mercado de transporte rodoviário de carga como um todo, pois estes empresários desqualificados apuram custos de forma equivocada, cobram preços baixos e acabam fornecendo aos clientes do setor referenciais inadequados. Os preços corretos, calculados pelas empresas mais capacitadas, muitas vezes, acabam comparados e avaliados a partir destes falsos referenciais.

Com intuito de diminuir este que é um dos maiores problemas deste setor, a NTC&Logística pesquisa, analisa, estuda e publica periodicamente referenciais de custos do serviços de transporte rodoviário de carga. O objetivo é o de fornecer referencias de avaliações justos para todos os envolvidos, tanto o transportador quanto o contratante destes serviços.

Alguns podem questionar como estas empresas conseguem sobreviver tanto tempo neste mercado tendo

prejuízos. Mas, em uma avaliação um pouco mais profunda, conclui-se que, felizmente ou infelizmente, esta é uma atividade na qual o resultado financeiro é bem diferente do econômico. Assim, uma empresa, mesmo tendo prejuízos, pode apresentar resultados financeiros positivos por alguns anos – neste caso, quanto maior a frota, mais tempo de vida a empresa terá.

A utilização da alavancagem operacional é eficiente quando bem aplicada, ou seja, a prática de usar os ativos ou recursos de custo fixo da empresa a fim de aumentar o retorno para o seu proprietário, é louvável e recomendável. Entretanto, quando é utilizada de forma equivocada, valendo-se destes recursos para bancar os descontos concedidos aos clientes ou prazos de recebimentos longos, passa a ser uma prática suicida para as empresas que possuem custos fixos elevados no médio e longo prazo.

Na prática, a utilização saudável deste conceito ocorre quando o montante que deveria ser guardado para a troca dos veículos é utilizado, por exemplo, para uma

ampliação da frota. Desta forma, os veículos adquiridos passam a produzir e gerar lucro, e, com um lucro maior, a empresa tem condições de repor o valor da depreciação utilizado. Neste caso, o resultado será um ciclo virtuoso. A empresa terá condições de crescer de forma saudável e sem gerar dívidas.

Mas se este dinheiro for utilizado em aplicações sem retorno, não há como repô-lo. Como consequência final, a renovação do veículo será prejudicada e até inviabilizada, a menos que se recorra a capital de terceiros.

DIMENSIONAMENTO DO CUSTO

Cada situação requer uma solução apropriada. Tal afirmação também é válida para os propósitos de administração de custos, posto que uma informação somente tem utilidade se for relativa a um problema específico.

Sabe-se, entretanto, que vários são os motivos que podem induzir alguns executivos a tomarem certas decisões sem uma base de cálculos objetiva e sem avaliar elementos de custos que tenham peso significativo no processo decisório. Entre esses motivos estão a ausência de pesquisa de custos na profundidade adequada e a consideração parcial dos mesmos, geralmente porque informações sobre custos são apresentadas de forma confusa e sua elaboração é demorada, conflitante, inexistente ou desconhecida.

A preocupação em divulgar métodos de apuração e cálculo de custos pela NTC&Logística reforça a importância desse fator e indica que, na prática, o quadro não é diferente da situação ora descrita, sendo visível a falta de critério dentro das empresas. Como consequência, são constantes os problemas enfrentados pelos administradores nos momentos de decisão sobre qual serviço é mais rentável ou quais os custos que estão fora de controle.

Para Neuto Gonçalves dos Reis, Diretor do DECOPE - Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos da NTC:

"É importante, portanto, tanto para o administrador de transportes quanto para o administrador logístico do embarcador, dominar as técnicas de formação e controle de custos operacionais de caminhões, dos fretes rodoviários e da vida econômica dos veículos. O primeiro, para oferecer ao cliente um custo real. O segundo, para ter condições de discutir tecnicamente as planilhas que lhe forem apresentadas.

Como forma de elucidar os valores de custos do setor de transporte em questão e que são apresentados pelas planilhas referenciais da NTC, é necessário conhecer os critérios de cálculo utilizados para cada um

dos insumos consumidos na atividade.

OS CRITÉRIOS

A metodologia adotada é a do "Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços do Transporte Rodoviário de Cargas" da NTC&Logística, que é uma referência clássica para o cálculo dos custos do transporte de cargas. Este manual aborda e classifica todas as categorias de custos incorridos na atividade de transportes de cargas.

O sistema exige uma classificação dos custos. O modelo para classificação dos custos de transporte segue o rito da figura 1.



CUSTOS DIRETOS

A planilha de custo do veículo (ou semirreboque) leva em consideração o custo de operação do veículo em tráfego, não se computando, portanto, as despesas administrativas, remuneração de instalações e almoxarifado e possíveis ociosidades.

CUSTOS DIRETOS FIXOS (MENSais)

Composto pelos custos ligados diretamente ao veículo, que não variam com a quilometragem rodada pelo veículo. Este custo representa o custo do tempo, ou seja, a diária e a hora parada do veículo têm como um dos seus principais componentes o custo direto fixo.

Fazem parte deste grupo os seguintes itens:

DEPRECIAÇÃO DO VEÍCULO

A depreciação representa a perda de valor que o veículo sofre durante o período em que a empresa o utiliza. Para a sua determinação, basta fazer a subtração do valor do veículo novo (normalmente se adota o preço do veículo zero quilômetro) do seu valor de revenda após o período de utilização. Este valor pode ser verificado nas tabelas de mercado de veículos usados. Na planilha, este valor representa a desvalorização média mensal do veículo.

CUSTOS E TARIFAS

REMUNERAÇÃO DE CAPITAL EMPATADO NO VEÍCULO

Devido à existência de um custo de oportunidade, inclui-se este custo na planilha do veículo, ou seja, o investimento feito no veículo pressupõe um retorno ou remuneração mínima do capital investido. Por outro lado, investir significa deixar de distribuir lucros, além de existir sempre a parcela de risco. E, finalmente, investir em um projeto significa perder a oportunidade de realizar outros menos arriscados.

Estes argumentos justificam a inclusão deste custo, teórico e sem base material, na planilha do veículo. Operacionalmente, a maior dificuldade está na determinação da taxa de juros a ser adotada. A NTC admite a taxa de 12% ao ano mais 1% para a remuneração dos estoques de peças.

SALÁRIO DE MOTORISTA (AJUDANTE)

O valor da planilha engloba o salário médio (incluído horas extras, prêmios, comissões, etc) do motorista ou ajudante e encargos sociais (férias, décimo terceiro, salário família, entre outros).

LICENCIAMENTO

Este item contempla as principais taxas que um veículo paga para rodar legalmente – IPVA, seguro obrigatório, licenciamento (tendo como base da cidade de SP) e taxa vistoria de tacógrafo convertidas para valores mensais, ou seja, o valor total anual dividido por 12.

SEGURADO DO CASCO

Valor calculado tendo como base o valor cobrado pelas seguradoras para cobrir o risco de roubo e furto além de prejuízos causados ao veículo próprio ao de terceiros por colisões.

CUSTOS DIRETOS VARIÁVEIS (POR KM)

São os custos dos insumos relacionados ao deslocamento do veículo. Seus valores são apresentados por quilômetro. Para o cálculo dos mesmos, basta dividir o gasto pelo intervalo em quilômetro em que ocorreu o mesmo. O custo variável é composto das seguintes parcelas: peças, material de oficina e mão de obra. Representa o gasto médio por quilômetro com peças e mão de obra de oficina, ou seja, o gasto total para manter o veículo em perfeito estado de conservação. Não se consideram, porém, gastos com pneus e óleo de motor, pois estes possuem um item específico.

PNEUS, CÂMARAS, PROTETORES E RECAPAGENS

O valor representa o gasto com rodagem e a quilo-

metragem alcançada pela carcaça nova até o seu sucateamento, passando pelo número de recapagens economicamente viável em cada operação.

COMBUSTÍVEL

O gasto com combustível é calculado com a fórmula geral. O gasto é representado pelo preço de um litro de combustível dividido pelo rendimento médio (km/l) que o veículo obtém. A divisão do primeiro pelo segundo dá o valor apresentado nas planilhas.

LUBRIFICANTES (ÓLEO DE MOTOR, CÂMBIO E DIFERENCIAL)

O cálculo se resume em dividir o gasto com os litros de óleo da troca mais os litros que são necessários para a remonta entre as trocas, dividido pelo intervalo, em quilômetros, de troca de óleo indicado pelo fabricante do veículo.

LAVAGENS E GRAXAS

Os gastos com lavagem e engraxamento também fazem parte dos custos por serem relevantes e necessários nas operações de transporte. Para seu cálculo, divide-se o custo médio de um número adequado de lavagens por mês pela média de quilometragem rodada pelos veículos durante o mesmo período.

CUSTOS INDIRETOS

Os custos indiretos, também conhecidos como despesas administrativas e de terminais (DAT), são aqueles que não estão relacionadas diretamente com a operação do veículo. Não variam, portanto, com a quilometragem rodada, e também estão relacionados com o tempo.

Assim, seu custo deve ser rateado, podendo ser apurado de várias formas. As planilhas referenciais da NTC utilizam algumas delas, a saber: pela tonelagem, por movimentação (contêiner), pelo faturamento, por veículo. As despesas administrativas e de terminais (DAT) estão divididas em duas grandes parcelas:

- Salários e encargos sociais do pessoal que não está envolvido diretamente com a operação dos veículos (todos na empresa com exceção dos motoristas, ajudantes e do pessoal da oficina);
- Outras despesas necessárias ao funcionamento da empresa, como aluguel, impostos, material de escritório, comunicações, depreciação de máquinas e equipamentos etc.

COMPONENTES TARIFÁRIOS BÁSICOS

Apesar da operação de transporte parecer uma ope-

ração simples, que envolve as etapas de carga, transporte e descarga, torna-se complexa na prática, por ser uma atividade externa e estar sob a influência de fatores que fogem do controle da empresa, tais como: trânsito, intempéries e muitas vezes do próprio sistema de carga e descarga, que está nas mãos dos clientes. Assim, o sistema de custeio e precificação da atividade não é simples como alguns imaginam. Não basta cobrar apenas um valor por quilômetro rodado – valendo para qualquer distância e tipo de veículo. Para a cobrança correta deste serviço são necessários a utilização de uma tabela com pelo menos quatro ou cinco componentes tarifários.

Os componentes básicos da tarifa, no caso das Tabelas da NTC, não têm margem de lucro, pois a NTC considera que não é seu papel dizer a quem quer que seja quanto deve ganhar ou perder, ou seja, são formadas apenas pelos custos envolvidos nas operações de transporte. Eles têm as seguintes características e finalidades:

1 - Frete Peso

Valor expresso em R\$/kg ou R\$/despacho, variável com o peso da carga e a distância percorrida. Destina-se a remunerar os custos de transferência (operação rodoviária) bem como as Despesas Administrativas e de Terminais (DAT). Seu valor é calculado para CUBAGEM mínima de 300 kg/m³ conforme descrito nas "Generalidades".

Forma de cobrança: conforme formato técnico ("layout") da Planilha Referencial NTC de Custo de Transporte.

2 - Frete Valor

Este componente é representado por percentual (%) sobre o valor da carga constante da Nota Fiscal e variável com a distância a ser percorrida. Destina-se a cobrir os custos com o seguro obrigatório RCTR-C e das instalações, além da administração deste e demais seguros, bem como as despesas com indenizações de mercadorias não cobertas por seguros (avarias de manuseio, violações, extravios, greves etc.) e os custos da mão-de-obra utilizada nestas atividades.

Forma de cobrança: conforme formato técnico ("layout") da Planilha Referencial NTC de Custo de Transporte em % sobre o valor das mercadorias expresso na(s) Nota(s) Fiscal(is).

3 - Gerenciamento de Risco e Segurança - GRIS

Representado por um percentual (%) sobre o valor da Nota Fiscal, independentemente da distância a ser percorrida (em substituição ao antigo Adicional de Emergência, ou ADEM), tem finalidade cobrir os custos específicos decorrentes das medidas de combate

ao roubo de cargas, notadamente as de prevenção de risco (segurança patrimonial de instalações, rastreamento de veículos, entre outros), redução de risco (ociosidade dos veículos determinada pela limitação do valor das mercadorias) e transferência de riscos (Seguro de RCF-DC), além dos custos de mão de obra aplicada a essas atividades.

Forma de cobrança: percentual sobre o valor das mercadorias expresso na(s) Nota(s) Fiscal(is).

4 - Taxa de Despacho ou de Coleta e Entrega– só para cargas Fracionadas

Esta taxa se destina a resarcir o transportador pelos custos operacionais e administrativos envolvidos na operação de despacho e nas atividades de coleta e entrega. Considera-se despacho o conjunto de mercadorias acobertadas pela mesma Nota Fiscal.

No entanto, admite-se, quando se trata de carga de um mesmo destinatário, o agrupamento de Notas Fiscais em um mesmo despacho.

Forma de cobrança: valor fixo por despacho, acrescido de mark up e margem específica de cada empresa.

5 - Generalidades do Transporte

As tabelas de frete decorrem diretamente do serviço de transporte. Entretanto, há diversas atividades inerentes à atividade principal e que não são cobertas pelos componentes tarifários básicos (frete peso, frete valor, GRIS e taxa de despacho). Nestes casos, deve-se complementar o frete devido com a cobrança das generalidades, que são definidos de acordo tipo de carga a ser transportada, pois cada uma delas exige uma operação distinta.



CUSTOS E TARIFAS

PLANILHAS REFERENCIAIS DE CUSTOS DO TRC

A NTC&Logística atualmente publica regularmente Planilhas Referenciais de Custos para o TRC para os seguintes seguimentos:

- Transporte de Carga (Geral) Lotação;
- Transporte de Carga Fracionada;
- Transporte de Contêiner;
- Transporte de produtos Químicos a Granel;
- Transporte de produtos Frigorificados;
- Transporte de carga Internacional;
- Transporte de Granéis Sólidos (por silo);
- Transporte de carga para a Região Amazônica e
- Transporte para Socorro Automotivo.

Todas elas seguem os seguintes ritos na sua atualização. São feitas pesquisas de preços dos insumos mensalmente, estes preços atualizam as planilhas de custos dos veículos, que junto com as condições definidas para cada uma das operações vão resultar nas varias planilhas referenciais.



Além disso, as planilhas são as bases para os índices da NTC que acompanham as variações de custos do setor, tais como o INCT-F da carga fracionada e o INCT-L da carga-lotação.

* Engenheiro civil - Transportes pela FEI, pós-graduado em Administração de Empresas pela ESAN, mestre em administração pelo IMES e assessor técnico da NTC&Logística.

GENERALIDADES DO TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS COM EQUIPAMENTO SILO		
Tipo de Cobrança	Forma de Cobrança	Sugestões
1. Cubagem para cargas de baixa densidade	cobrar densidade de 1,38 g/cm3, ou a capacidade máxima legal do veículo	
2. Taxa de Devolução da carga	sobre o frete original	50%
3. Taxa de Realocação de entregas	cobrar a diferença de acordo com a Tab. de km	
4. Estadia do Veículo		
Conjunto Cavalo mecânico + Semirreboque 3 eixos	por dia	R\$ 616,03
Conjunto Cavalo mecânico + Bitrem 6 eixos	por dia	R\$ 626,26
Conjunto Cavalo mecânico + Bitrem 7 eixos	por dia	R\$ 688,50
5. Taxa de Dificuldade na Entrega – TDE	sobre o frete original	40%
6. Taxa de Restrição ao Trânsito – TRT	sobre o frete original	15%
7. Taxa de Descarga com Equipamento compressor acoplado ao Veículo	por TON entregue	R\$ 2,03
8. Hora Excedente para espera, carga e descarga (a franquia inclusa para espera, carga/descarga na tabela é de 4 horas)	por hora	R\$ 71,51

1. Os valores monetários acima não contemplam os impostos incidentes e lucro.

GENERALIDADES DO TRANSPORTE			
Tipo de Cobrança	Forma de Cobrança	Sugestão	
		Reais	Dólar
Estadia de veículos por tipo de veículo	Conjunto (Cavalo+Semirreboque) - hora	R\$61,83	US\$30,35
Taxa de Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA	percentual sobre o custo peso	20%	
Taxa para cargas Alimentícias (ANVISA)	percentual sobre o custo peso	11%	
Taxa Restrição ao Trânsito - TRT	percentual sobre o custo peso	15%	

1. Os valores monetários acima não contemplam os impostos incidentes, pedágio e demais despesas de viagem e lucro.

2. Despesas com o recinto alfandegário é de responsabilidade do embarcador, portanto não foram incluídas nesta tabela.

CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL - CARGA LOTAÇÃO							
Setembro de 2012							
Origem: São Paulo ↓ Destino:	Distância (Km)	CUSTO-TOTAL Reais		CUSTO-TOTAL Dólar		CUSTO-VALOR Aliq. (%)	GRIS Aliq. (%)
		Viagem	Tonelada	Viagem	Tonelada		
ARGENTINA							
Buenos Aires	2500	R\$ 8.218,89	R\$ 362,27	R\$ 4.034,40	R\$ 177,82	1,00	0,30
Bahía Blanca	2850	R\$ 9.009,98	R\$ 397,13	R\$ 4.422,73	R\$ 194,94	1,00	0,30
Córdoba	2600	R\$ 8.362,32	R\$ 368,59	R\$ 4.104,81	R\$ 180,93	1,00	0,30
Mar del Plata	2900	R\$ 9.081,69	R\$ 400,29	R\$ 4.457,93	R\$ 196,49	1,00	0,30
Mendoza	3200	R\$ 9.801,07	R\$ 432,00	R\$ 4.811,05	R\$ 212,06	1,10	0,30
Rosário	2400	R\$ 8.075,46	R\$ 355,94	R\$ 3.964,00	R\$ 174,72	0,90	0,30
Salta	2600	R\$ 8.362,32	R\$ 368,59	R\$ 4.104,81	R\$ 180,93	1,00	0,30
San Miguel Tucumā	2600	R\$ 8.362,32	R\$ 368,59	R\$ 4.104,81	R\$ 180,93	1,00	0,30
San Luis	3000	R\$ 9.225,12	R\$ 406,62	R\$ 4.528,33	R\$ 199,60	1,00	0,30
URUGUAI							
Montevidéu	2000	R\$ 5.767,21	R\$ 254,20	R\$ 2.830,95	R\$ 124,78	0,80	0,30
CHILE							
Santiago	3500	R\$ 10.809,53	R\$ 476,45	R\$ 5.306,07	R\$ 233,88	1,20	0,30
PARAGUAI							
Assunção	1500	R\$ 4.471,89	R\$ 197,11	R\$ 2.195,12	R\$ 96,75	0,70	0,30
PERÚ							
Lima	3500	R\$ 10.809,53	R\$ 476,45	R\$ 5.306,07	R\$ 233,88	1,20	0,30
BOLÍVIA							
Santa Cruz de la Sierra	2700	R\$ 8.505,75	R\$ 374,91	R\$ 4.175,21	R\$ 184,03	1,00	0,30
Cochabamba	3100	R\$ 10.813,99	R\$ 476,65	R\$ 5.308,26	R\$ 233,97	1,00	0,30
La Paz	3700	R\$ 16.299,99	R\$ 718,46	R\$ 8.001,17	R\$ 352,67	1,20	0,30

1. Os valores acima não contemplam os impostos incidentes, pedágio e demais despesas de viagem e lucro.

2. Despesas com o recinto alfandegário é de responsabilidade do embarcador, portanto não foram incluídas nesta tabela.

CUSTOS E TARIFAS

Planilha Referencial de CUSTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO com Equipamento Silo
(Granéis Sólidos)

TARIFA NÚMERO	CLASSES DE PERCURSO (KM)	Conjunto 5 Eixos		Conjunto 7 Eixos	
		CUSTO-PESO (R\$/t)	CUSTO-PESO (R\$/Viagem)	CUSTO-PESO (R\$/t)	CUSTO-PESO (R\$/Viagem)
1	1 a 25	R\$ 17,45	R\$ 453,83	R\$ 57,11	R\$ 1.484,80
5	26 a 50	R\$ 22,69	R\$ 590,01	R\$ 69,76	R\$ 1.813,78
10	51 a 75	R\$ 27,93	R\$ 726,19	R\$ 82,41	R\$ 2.142,76
15	76 a 100	R\$ 33,17	R\$ 862,37	R\$ 95,07	R\$ 2.471,75
20	101 a 125	R\$ 38,41	R\$ 998,55	R\$ 107,72	R\$ 2.800,73
25	126 a 150	R\$ 43,64	R\$ 1.134,73	R\$ 120,37	R\$ 3.129,72
30	151 a 175	R\$ 48,88	R\$ 1.270,92	R\$ 133,03	R\$ 3.458,70
35	176 a 200	R\$ 54,12	R\$ 1.407,10	R\$ 145,68	R\$ 3.787,68
40	201 a 225	R\$ 59,36	R\$ 1.543,28	R\$ 158,33	R\$ 4.116,67
45	226 a 250	R\$ 64,59	R\$ 1.679,46	R\$ 170,99	R\$ 4.445,65
45	251 a 275	R\$ 69,83	R\$ 1.815,64	R\$ 183,64	R\$ 4.774,63
45	276 a 300	R\$ 75,07	R\$ 1.951,83	R\$ 196,29	R\$ 5.103,62
45	301 a 325	R\$ 80,31	R\$ 2.088,01	R\$ 208,95	R\$ 5.432,60
45	326 a 350	R\$ 85,55	R\$ 2.224,19	R\$ 221,60	R\$ 5.761,58
45	351 a 375	R\$ 90,78	R\$ 2.360,37	R\$ 234,25	R\$ 6.090,57
45	376 a 400	R\$ 96,02	R\$ 2.496,55	R\$ 246,91	R\$ 6.419,55
45	401 a 450	R\$ 106,50	R\$ 2.768,92	R\$ 272,21	R\$ 7.077,52
45	451 a 500	R\$ 116,97	R\$ 3.041,28	R\$ 297,52	R\$ 7.735,49
45	501 a 550	R\$ 127,45	R\$ 3.313,64	R\$ 322,83	R\$ 8.393,45
45	551 a 600	R\$ 140,31	R\$ 3.648,02	R\$ 353,89	R\$ 9.201,22
50	601 a 650	R\$ 150,78	R\$ 3.920,38	R\$ 379,20	R\$ 9.859,19
55	651 a 700	R\$ 161,26	R\$ 4.192,74	R\$ 404,51	R\$ 10.517,16
60	701 a 750	R\$ 171,73	R\$ 4.465,11	R\$ 429,81	R\$ 11.175,12
65	751 a 800	R\$ 182,21	R\$ 4.737,47	R\$ 455,12	R\$ 11.833,09
70	801 a 850	R\$ 192,69	R\$ 5.009,83	R\$ 480,43	R\$ 12.491,06
75	851 a 900	R\$ 203,16	R\$ 5.282,20	R\$ 505,73	R\$ 13.149,02
80	901 a 950	R\$ 213,64	R\$ 5.554,56	R\$ 531,04	R\$ 13.806,99
85	951 a 1000	R\$ 224,11	R\$ 5.826,92	R\$ 556,34	R\$ 14.464,96
90	1001 a 1050	R\$ 234,59	R\$ 6.099,29	R\$ 581,65	R\$ 15.122,93
95	1051 a 1100	R\$ 245,06	R\$ 6.371,65	R\$ 606,96	R\$ 15.780,89
100	1101 a 1150	R\$ 257,92	R\$ 6.706,02	R\$ 638,03	R\$ 16.588,66
110	1151 a 1200	R\$ 268,40	R\$ 6.978,39	R\$ 663,33	R\$ 17.246,63
120	1201 a 1300	R\$ 289,35	R\$ 7.523,12	R\$ 713,94	R\$ 18.562,56
130	1301 a 1400	R\$ 310,30	R\$ 8.067,84	R\$ 764,56	R\$ 19.878,50
140	1401 a 1500	R\$ 331,25	R\$ 8.612,57	R\$ 815,17	R\$ 21.194,43
150	1501 a 1600	R\$ 352,20	R\$ 9.157,30	R\$ 865,78	R\$ 22.510,37
160	1601 a 1700	R\$ 373,15	R\$ 9.702,02	R\$ 916,40	R\$ 23.826,30
170	1701 a 1800	R\$ 396,49	R\$ 10.308,76	R\$ 972,77	R\$ 25.292,04
180	1801 a 1900	R\$ 417,44	R\$ 10.853,49	R\$ 1.023,38	R\$ 26.607,97
190	1901 a 2000	R\$ 438,39	R\$ 11.398,21	R\$ 1.074,00	R\$ 27.923,91
200	2001 a 2100	R\$ 459,34	R\$ 11.942,94	R\$ 1.124,61	R\$ 29.239,84
220	2101 a 2200	R\$ 480,29	R\$ 12.487,67	R\$ 1.175,22	R\$ 30.555,77
240	2201 a 2400	R\$ 524,58	R\$ 13.639,13	R\$ 1.282,21	R\$ 33.337,44
260	2401 a 2600	R\$ 566,48	R\$ 14.728,59	R\$ 1.383,44	R\$ 35.969,31
280	2601 a 2800	R\$ 608,39	R\$ 15.818,04	R\$ 1.484,66	R\$ 38.601,18
300	2801 a 3000	R\$ 652,67	R\$ 16.969,50	R\$ 1.591,65	R\$ 41.382,85
320	3001 a 3200	R\$ 694,58	R\$ 18.058,96	R\$ 1.692,87	R\$ 44.014,72
340	3201 a 3400	R\$ 736,48	R\$ 19.148,41	R\$ 1.794,10	R\$ 46.646,59
360	3401 a 3600	R\$ 780,76	R\$ 20.299,88	R\$ 1.901,09	R\$ 49.428,26
380	3601 a 3800	R\$ 822,67	R\$ 21.389,33	R\$ 2.002,31	R\$ 52.060,13
400	3801 a 4000	R\$ 866,95	R\$ 22.540,79	R\$ 2.109,30	R\$ 54.841,80
420	4001 a 4200	R\$ 908,86	R\$ 23.630,25	R\$ 2.210,53	R\$ 57.473,67
440	4201 a 4400	R\$ 950,76	R\$ 24.719,70	R\$ 2.311,75	R\$ 60.105,54
460	4401 a 4600	R\$ 995,04	R\$ 25.871,17	R\$ 2.418,74	R\$ 62.887,21
480	4601 a 4800	R\$ 1.036,95	R\$ 26.960,62	R\$ 2.519,96	R\$ 65.519,08
500	4801 a 5000	R\$ 1.078,85	R\$ 28.050,07	R\$ 2.621,19	R\$ 68.150,94
520	5001 a 5200	R\$ 1.123,14	R\$ 29.201,54	R\$ 2.728,18	R\$ 70.932,61
540	5201 a 5400	R\$ 1.165,04	R\$ 30.290,99	R\$ 2.829,40	R\$ 73.564,48
560	5401 a 5600	R\$ 1.206,94	R\$ 31.380,45	R\$ 2.930,63	R\$ 76.196,35
560	5601 a 5800	R\$ 1.251,23	R\$ 32.531,91	R\$ 3.037,62	R\$ 78.978,02
580	5801 a 6000	R\$ 1.293,13	R\$ 33.621,36	R\$ 3.138,84	R\$ 81.609,89

1. Os valores acima não contemplam: os impostos incidentes, pedágio e demais despesas de viagem e lucro.

**Planilha Referencial de CUSTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO com Equipamento Silo
(Granéis Sólidos)**

Bitrem 9 eixos		Conjunto 6 Eixos		Conjunto 7 Eixos		CUSTO-VALOR Aliq. (%)	CRIS Aliq. (%)
CUSTO-PESO (R\$ /t)	CUSTO-PESO (R\$ /viagem)	CUSTO-PESO (R\$ /t)	CUSTO-PESO (R\$ /viagem)	CUSTO-PESO (R\$ /t)	CUSTO-PESO (R\$ /viagem)		
R\$ 152,90	R\$ 3.975,38	R\$ 15,84	R\$ 475,22	R\$ 15,67	R\$ 564,30	0,30	0,30
R\$ 183,47	R\$ 4.770,13	R\$ 20,63	R\$ 619,01	R\$ 20,04	R\$ 721,31	0,30	0,30
R\$ 214,03	R\$ 5.564,88	R\$ 25,43	R\$ 762,80	R\$ 24,40	R\$ 878,33	0,30	0,30
R\$ 244,60	R\$ 6.359,63	R\$ 30,22	R\$ 906,60	R\$ 28,76	R\$ 1.035,35	0,30	0,30
R\$ 275,17	R\$ 7.154,38	R\$ 35,01	R\$ 1.050,39	R\$ 33,12	R\$ 1.192,36	0,30	0,30
R\$ 305,74	R\$ 7.949,13	R\$ 39,81	R\$ 1.194,18	R\$ 37,48	R\$ 1.349,38	0,30	0,30
R\$ 336,30	R\$ 8.743,87	R\$ 44,60	R\$ 1.337,97	R\$ 41,84	R\$ 1.506,40	0,30	0,30
R\$ 366,87	R\$ 9.538,62	R\$ 49,39	R\$ 1.481,76	R\$ 46,21	R\$ 1.663,41	0,30	0,30
R\$ 397,44	R\$ 10.333,37	R\$ 54,19	R\$ 1.625,55	R\$ 50,57	R\$ 1.820,43	0,30	0,30
R\$ 428,00	R\$ 11.128,12	R\$ 58,98	R\$ 1.769,35	R\$ 54,93	R\$ 1.977,44	0,30	0,30
R\$ 458,57	R\$ 11.922,87	R\$ 63,77	R\$ 1.913,14	R\$ 59,29	R\$ 2.134,46	0,30	0,30
R\$ 489,14	R\$ 12.717,62	R\$ 68,56	R\$ 2.056,93	R\$ 63,65	R\$ 2.291,48	0,30	0,30
R\$ 519,71	R\$ 13.512,36	R\$ 73,36	R\$ 2.200,72	R\$ 68,01	R\$ 2.448,49	0,30	0,30
R\$ 550,27	R\$ 14.307,11	R\$ 78,15	R\$ 2.344,51	R\$ 72,38	R\$ 2.605,51	0,30	0,30
R\$ 580,84	R\$ 15.101,86	R\$ 82,94	R\$ 2.488,31	R\$ 76,74	R\$ 2.762,53	0,30	0,30
R\$ 611,41	R\$ 15.896,61	R\$ 87,74	R\$ 2.632,10	R\$ 81,10	R\$ 2.919,54	0,30	0,30
R\$ 672,54	R\$ 17.486,11	R\$ 97,32	R\$ 2.919,68	R\$ 89,82	R\$ 3.233,57	0,30	0,30
R\$ 733,68	R\$ 19.075,60	R\$ 106,91	R\$ 3.207,27	R\$ 98,54	R\$ 3.547,61	0,30	0,30
R\$ 794,81	R\$ 20.665,10	R\$ 116,49	R\$ 3.494,85	R\$ 107,27	R\$ 3.861,64	0,30	0,30
R\$ 869,86	R\$ 22.616,48	R\$ 128,47	R\$ 3.853,98	R\$ 118,38	R\$ 4.261,53	0,40	0,30
R\$ 931,00	R\$ 24.205,97	R\$ 138,05	R\$ 4.141,57	R\$ 127,10	R\$ 4.575,56	0,60	0,30
R\$ 992,13	R\$ 25.795,47	R\$ 147,64	R\$ 4.429,15	R\$ 135,82	R\$ 4.889,60	0,60	0,30
R\$ 1.053,27	R\$ 27.384,97	R\$ 157,22	R\$ 4.716,73	R\$ 144,55	R\$ 5.203,63	0,60	0,30
R\$ 1.114,40	R\$ 28.974,46	R\$ 166,81	R\$ 5.004,32	R\$ 153,27	R\$ 5.517,66	0,60	0,30
R\$ 1.175,54	R\$ 30.563,96	R\$ 176,40	R\$ 5.291,90	R\$ 161,99	R\$ 5.831,69	0,60	0,30
R\$ 1.236,67	R\$ 32.153,46	R\$ 185,98	R\$ 5.579,49	R\$ 170,71	R\$ 6.145,73	0,60	0,30
R\$ 1.297,81	R\$ 33.742,95	R\$ 195,57	R\$ 5.867,07	R\$ 179,44	R\$ 6.459,76	0,60	0,30
R\$ 1.358,94	R\$ 35.332,45	R\$ 205,16	R\$ 6.154,65	R\$ 188,16	R\$ 6.773,79	0,60	0,30
R\$ 1.420,07	R\$ 36.921,95	R\$ 214,74	R\$ 6.442,24	R\$ 196,88	R\$ 7.087,82	0,60	0,30
R\$ 1.481,21	R\$ 38.511,44	R\$ 224,33	R\$ 6.729,82	R\$ 205,61	R\$ 7.401,86	0,60	0,30
R\$ 1.556,26	R\$ 40.462,82	R\$ 236,30	R\$ 7.088,95	R\$ 216,72	R\$ 7.801,75	0,70	0,30
R\$ 1.617,40	R\$ 42.052,32	R\$ 245,88	R\$ 7.376,54	R\$ 225,44	R\$ 8.115,78	0,70	0,30
R\$ 1.739,67	R\$ 45.231,31	R\$ 265,06	R\$ 7.951,71	R\$ 242,88	R\$ 8.743,85	0,70	0,30
R\$ 1.861,93	R\$ 48.410,31	R\$ 284,23	R\$ 8.526,87	R\$ 260,33	R\$ 9.371,91	0,70	0,30
R\$ 1.984,20	R\$ 51.589,30	R\$ 303,40	R\$ 9.102,04	R\$ 277,78	R\$ 9.999,98	0,70	0,30
R\$ 2.106,47	R\$ 54.768,29	R\$ 322,57	R\$ 9.677,21	R\$ 295,22	R\$ 10.628,04	0,80	0,30
R\$ 2.228,74	R\$ 57.947,29	R\$ 341,75	R\$ 10.252,38	R\$ 312,67	R\$ 11.256,11	0,80	0,30
R\$ 2.364,93	R\$ 61.488,16	R\$ 363,30	R\$ 10.899,09	R\$ 332,50	R\$ 11.970,03	0,80	0,30
R\$ 2.487,20	R\$ 64.667,16	R\$ 382,48	R\$ 11.474,26	R\$ 349,95	R\$ 12.598,10	0,80	0,30
R\$ 2.609,47	R\$ 67.846,15	R\$ 401,65	R\$ 12.049,43	R\$ 367,39	R\$ 13.226,16	0,80	0,30
R\$ 2.731,74	R\$ 71.025,14	R\$ 420,82	R\$ 12.624,60	R\$ 384,84	R\$ 13.854,23	0,90	0,30
R\$ 2.854,01	R\$ 74.204,14	R\$ 439,99	R\$ 13.199,76	R\$ 402,29	R\$ 14.482,29	0,90	0,30
R\$ 3.112,46	R\$ 80.924,00	R\$ 480,72	R\$ 14.421,65	R\$ 439,56	R\$ 15.824,28	0,90	0,30
R\$ 3.357,00	R\$ 87.281,99	R\$ 519,07	R\$ 15.571,98	R\$ 474,46	R\$ 17.080,41	1,00	0,30
R\$ 3.601,54	R\$ 93.639,98	R\$ 557,41	R\$ 16.722,32	R\$ 509,35	R\$ 18.336,54	1,00	0,30
R\$ 3.859,99	R\$ 100.359,85	R\$ 598,14	R\$ 17.944,20	R\$ 546,63	R\$ 19.678,53	1,10	0,30
R\$ 4.104,53	R\$ 106.717,83	R\$ 636,48	R\$ 19.094,54	R\$ 581,52	R\$ 20.934,66	1,10	0,30
R\$ 4.349,07	R\$ 113.075,82	R\$ 674,83	R\$ 20.244,88	R\$ 616,41	R\$ 22.190,79	1,20	0,30
R\$ 4.607,53	R\$ 119.795,69	R\$ 715,56	R\$ 21.466,76	R\$ 653,69	R\$ 23.532,78	1,20	0,30
R\$ 4.852,06	R\$ 126.153,68	R\$ 753,90	R\$ 22.617,10	R\$ 688,58	R\$ 24.788,91	1,20	0,30
R\$ 5.110,52	R\$ 132.873,54	R\$ 794,63	R\$ 23.838,98	R\$ 725,86	R\$ 26.130,90	1,20	0,30
R\$ 5.355,06	R\$ 139.231,53	R\$ 832,98	R\$ 24.989,31	R\$ 760,75	R\$ 27.387,03	1,20	0,30
R\$ 5.599,60	R\$ 145.589,52	R\$ 871,32	R\$ 26.139,65	R\$ 795,64	R\$ 28.643,16	1,20	0,30
R\$ 5.858,05	R\$ 152.309,39	R\$ 912,05	R\$ 27.361,53	R\$ 832,92	R\$ 29.985,15	1,20	0,30
R\$ 6.102,59	R\$ 158.667,37	R\$ 950,40	R\$ 28.511,87	R\$ 867,81	R\$ 31.241,28	1,20	0,30
R\$ 6.347,13	R\$ 165.025,36	R\$ 988,74	R\$ 29.662,21	R\$ 902,71	R\$ 32.497,41	1,20	0,30
R\$ 6.605,59	R\$ 171.745,23	R\$ 1.029,47	R\$ 30.884,09	R\$ 939,98	R\$ 33.839,40	1,20	0,30
R\$ 6.850,12	R\$ 178.103,21	R\$ 1.067,81	R\$ 32.034,43	R\$ 974,88	R\$ 35.095,53	1,20	0,30
R\$ 7.094,66	R\$ 184.461,20	R\$ 1.106,16	R\$ 33.184,76	R\$ 1.009,77	R\$ 36.351,66	1,20	0,30
R\$ 7.353,12	R\$ 191.181,07	R\$ 1.146,89	R\$ 34.406,65	R\$ 1.047,05	R\$ 37.693,65	1,20	0,30
R\$ 7.597,66	R\$ 197.539,06	R\$ 1.185,23	R\$ 35.556,98	R\$ 1.081,94	R\$ 38.949,78	1,20	0,30

2. Os valores desta tabela referem-se a serviços executados em rodovias pavimentadas em boas condições de tráfego e trânsito.
Condições diferentes desta deve-se cobrar as generalidades correspondentes.

CUSTOS DO TRANSPORTE ITINERANTE

Como calcular e ratear os custos do transporte itinerante, por meio de ponderação, com base nos produtos dos pesos de cada carga pela distância por ela percorrida.

Por Neuto Gonçalves dos Reis

Uma empresa realiza um transporte itinerante nas em distâncias variadas, deixando cargas de pesos variados em cada um dos destinos intermediários. Como custear este transporte e cobrar o frete justo de cada cliente?

Admitindo-se que os percursos são contados a partir do ponto inicial do transporte, sejam:

p = percurso total

p_1 = percurso do primeiro lote 1

p_2 = percurso do segundo lote 2

...

p_i = percurso do lote i

...

p_n = percurso do lote n

t_1 = carga entregue no final do trecho 1

t_2 = carga entregue no final do trecho 2

...

t_i = carga no final do trecho 3

...

t_n = carga entregue no final do trecho n

O frete total será:

$$FT = (A + Bp + DAT)(1+L/100)$$

A = Custo do veículo parado (R\$/t)

B = Custo do veículo rodando (R\$/t.km)

DAT= Despesa Administrativa de Terminais por tone-lada (R\$/t)

Como se sabe:

$$A = CF.h/H$$

$$B = (CF/H/V) + Cv.p$$

CF = Custo fixo mensal

H = Disponibilidade mensal do veículo (horas)

h = Tempo de carga e descarga no percurso

V = Velocidade comercial

C_v = Custo variável por quilômetro

L = Taxa de lucro sobre vendas

Adotando-se como direcionador de custo o momento de transporte, ou seja, o produto do percurso pelo peso de cada lote1, tem-se:

$$FT_i = \frac{p_i t_i}{\sum p_i t_i} FT$$

Exemplo

Seja um caminhão trucado com custo fixo R\$ 10.500,00 e custo variável de R\$ 1,20, transportando cargas conforme percursos e distâncias abaixo

Trechos	Percorso total (km)	Pesos cubados (t)
01	320	6,0
02	550	5,0
03	700	3,0
Total	700	14,0

Admitir que;

- O tempo total de carga e descarga é de 6 horas.
- A disponibilidade do veículo é de 230 horas por mês.
- A velocidade é de 60 km/h.
- A despesa administrativa é de R\$ 11,00 por tone-lada.

$$A = (0.500 \times 6 / 230) = 273,91$$

$$B = (10.500 / 230 / 60) + 1,20 = 1,9609$$

$$\text{Frete total} = 1,1 \times (273,91 + 1,9609 \times 700 + 11,00) \\ = 1.823,27$$

Trechos	Percursos	Pesos	Produtos	Índice de rateio	Frete Total	Frete por lote
1	320	6,0	1.920	0,2836	1.823,27	517,08
2	550	5,0	2.750	0,4062	1.823,27	740,61
3	700	3,0	2.100	0,3102	1.823,27	565,58
Total	-	14,0	6.770	1,0000	-	1.823,27

*Neuto Gonçalves do Reis é diretor técnico executivo da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN, presidente da 24ª JARI do DER-SP e professor de Gerenciamento de Custos Logísticos da FAAP



Linha Fênix Noma,
mais que implementos,
uma inovação no transporte.



MAIS UMA GRANDE NOTÍCIA PARA OS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS

"Nunca antes na história deste país", o transporte rodoviário de cargas em geral – e os caminhoneiros autônomos em especial – tiveram tantas notícias boas como nos últimos dez anos, principalmente a partir do segundo mandato do presidente Lula e nesses quase dois anos do governo Dilma.

Por Geraldo Vianna

A rigor, já no primeiro mandato de Lula, por volta de 2003/2004, começou-se a sentir uma clara mudança de rumos, com os recursos da CIDE passando a ser utilizados em suas finalidades constitucionais, abrindo-se, pela primeira vez em muitos anos, uma perspectiva concreta de melhoria da nossa malha rodoviária não concedida que se encontrava em estado lastimável.

No início de 2007, tivemos a promulgação da Lei nº 11.442, que deu início ao processo de regulamentação da atividade. Mais adiante, o lançamento dos sucessivos programas de financiamento de caminhões, até chegar à versão atual do "Procaminhoneiro", cujas condições superaram as nossas melhores expectativas.

Em seguida, são lançados os PACs 1 e 2, um vasto conjunto de obras, inclusive rodoviárias, cujos investimentos ultrapassam em muito o produto da arrecadação da CIDE. É bem verdade que muitos projetos ficaram no papel ou estão atrasados, mas os que foram implantados já fizeram uma enorme diferença, assim como fez diferença a segunda etapa das concessões rodoviárias federais, que abriu a real perspectiva de melhorias significativas em algumas das mais importantes rodovias brasileiras, como são, por exemplo, a Fernão Dias e a Régis Bittencourt.

Depois, para possibilitar que os transportadores autônomos tivessem acesso efetivo aos recursos do "Procaminhoneiro", sinalizando o fim da informalidade que sempre caracterizou este mercado, vieram as normas que proibiram a carta frete e criaram o pagamento eletrônico de frete dos caminhoneiros.

Já no corrente ano, em 30 de abril, há a aprovação

da Lei nº 12.619, que regulamenta a profissão de motorista, estabelecendo claros limites para a jornada de trabalho e tempos mínimos para descanso do motorista, mediante o acréscimo de dispositivos inovadores na Consolidação das Leis do Trabalho e no Código de Trânsito Brasileiro, que eram reclamados há muitos anos. Registre-se neste particular o grande esforço de negociação empreendido pelos segmentos empresarial, dos autônomos e dos trabalhadores, por intermédio de suas respectivas entidades representativas, produzindo um consenso inédito. Sem isso, os projetos de lei continuariam dormindo nas gavetas do Congresso Nacional, como estiveram nos últimos anos. É claro que esta lei exige ainda alguns aperfeiçoamentos, sobretudo no que diz respeito aos locais de parada, mas é inegável que ela humaniza o trabalho do caminhoneiro e o coloca num patamar muito mais civilizado.

Mais recentemente, na linha das medidas que, em boa hora, vêm sendo adotadas pelo Governo Federal, de olho na crise que vem de fora, para estimular os investimentos e animar os mercados, forçando a queda dos juros e a redução de tributos, ainda que de forma pontual e a conta-gotas, eis que o Diário Oficial da União de 21 de setembro último publicou a Medida Provisória 582, de 20 de setembro de 2012, trazendo mais um alentado conjunto de benefícios para diversos setores da economia. Destaco aqui um deles, em que o Governo, além de ir naquele bom caminho, corrige uma injustiça histórica: o art. 18 da MP altera o art. 9º da Lei nº 7.713/88, reduzindo de 40% para 10% a base de cálculo do imposto de renda devido pelos transportadores autônomos de cargas (TACs),

pessoas físicas, com vigência a partir de 1º de janeiro de 2013.

Dito assim, parece que os caminhoneiros tiveram uma redução de 75% de sua carga tributária. Mas, fazendo bem os cálculos, verifica-se que foi muito mais do que isso. De fato, se um TAC tiver, por exemplo, dois dependentes e receber R\$ 20.000,00 de frete, paga hoje R\$ 1.240,10 a título de IR. A partir de 2013, estará isento, usufruindo assim de uma redução de 100%. Já na hipótese do proprietário de um veículo de maior capacidade, operando em longas distâncias, com rendimento bruto, digamos, de R\$ 40.000,00, o seu IR hoje seria de R\$ 3.240,10. De 2013 em diante, será de apenas R\$ 179,21, o que representa uma redução de 95%!

O presidente da UNICAM, José Araújo "China" da Silva, tem, portanto, bons motivos para comemorar esta grande conquista. Quando, em 2010, ele ainda festejava a aprovação da Lei que decretara o fim da carta frete – objetivo em torno do qual ele também se empenhou muito –, fui dos primeiros a alertá-lo de que a perspectiva de os transportadores autônomos virem a sair da informalidade em que viviam (principal objetivo daquela legislação) exigia a revisão da base de cálculo do seu IR, sob pena de o benefício representado pelo fim da carta frete ser anulado por uma carga tributária insuportável.

Desde então, ele se pôs em busca da solução do problema, lutando pela redução daqueles 40%, até que colheu este resultado excepcional. Sei que, para tanto, nos inúmeros contatos junto ao Congresso Nacional e à Receita Federal, ele contou com apoios muito importantes e, também, com a solidariedade da maioria das entidades representativas das empresas de transporte, inclusive da CNT e da NTC&Logística.

Ao lado do benefício fiscal já referido, importa destacar que, com isso, desaparece um dos grandes motivos da "pejotização", que foi tratada com estardalhaço e sem qualquer eficácia no recente locaute promovido por uma parte dos pequenos proprietários de caminhões, posando de trabalhadores hipossuficientes, mas servindo, isso sim, aos interesses de grandes embarcadores e aos tubarões da carta frete.

Muitos contratantes têm, de fato, forçado a transformação dos autônomos em pessoas jurídicas em razão de várias outras distorções das legislações trabalhista e tributária. Mas certo é que os transportadores autônomos sempre se dispuseram a aceitar esta solução (quando não a provocavam) porque percebiam ser altamente desvantajoso o tratamento tributário que recebiam como pessoas físicas. Juntava-se a fome

com a vontade de comer. Agora, não mais. Desde que observados os preceitos das Leis 11.442/07 e 12.619 do corrente ano, os contratantes não terão por que temer a relação com os transportadores autônomos. Estes, por outro lado, com a solução dada pela MP nº 582, não terão motivos para buscar ou aceitar a "pejotização".

“ Ao fim e ao cabo, o caminhoneiro terá um trabalho menos desgastante e mais humano, uma remuneração melhor e, ainda, uma carga tributária mais justa. ”

É assim – e não com baderna e movimentos irresponsáveis, que só prejudicam ainda mais a imagem do setor perante a opinião pública – que as verdadeiras lideranças representam os interesses da sua categoria e a fazem avançar. E ela tem avançado como nunca nos últimos anos, como já vimos.

Se juntarmos a todas aquelas conquistas uma frota de veículos de carga com idade média que, pela primeira vez em muitos anos, começa a decrescer e uma malha rodoviária cujo nível de conservação tem melhorado bastante (ambas as afirmações são estatisticamente comprovadas), temos um quadro geral animador, embora ainda muito longe do ideal.

Ao fim e ao cabo, o caminhoneiro terá um trabalho menos desgastante e mais humano, uma remuneração melhor (pela eliminação da oferta artificial de transporte representado pelas absurdas sobrejornadas) e, ainda, uma carga tributária mais justa. Por outro lado, a sociedade usufruirá de um transporte mais seguro e eficiente. Nas nossas ruas e estradas, o caminhão perderá aos poucos a imagem de vilão, com a redução dos acidentes e das mortes.

Os que tentam deter esses avanços, movidos por interesses inconfessáveis, devem se dar conta de que estão se colocando contra "uma ideia cujo tempo chegou" e que, por isso, é irresistível. É melhor que saiam para o acostamento para não atrapalhar o caminho daqueles que aceleram para construir esse novo tempo do transporte brasileiro.

(*) O autor é advogado, consultor em transportes, diretor da CNT e ex-presidente da NTC&Logística, e conselheiro da ARTESP.

A CONTABILIDADE COMO INSTRUMENTO DE GESTÃO

Grande parte das empresas ainda buscam nos relatórios contábeis informações sobre custo e resultados obtidos nas operações de transferência de cargas, ou nas operações de coleta e distribuição de mercadorias. Sabe-se, entretanto, que os valores apresentados nos balancetes contábeis são de natureza eminentemente financeira, sem qualquer vinculação com os dados físicos que motivaram as despesas. Na melhor das hipóteses os relatórios financeiros indicam uma tendência ascendente ou descendente da curva de despesas/receita/resultado ao longo de um período.

Por Fernando Giúdice

Instrumentos de gestão oferecidos pela Contabilidade Geral ou pela Contabilidade Gerencial não esclarecem as causas que determinaram lucros ou prejuízos apurados no período. Menos ainda é possível saber quais clientes contribuíram para o aparecimento dos lucros/prejuízos.

Pelos relatórios financeiros emitidos, não é possível medir ou identificar o custo dos recursos consumidos em cada atividade ou operação. Clientes, viagens, toneladas transportadas e manuseio de mercadorias são tratados num composto homogêneo, sem distinção de classe, categorias e características, como se fossem da mesma natureza. Os relatórios output, a exemplo do conhecido RE (resultado econômico), nada informam sobre as causas das variações nos lucros/prejuízos. Diante desse relatório, com muita boa vontade pode-se conhecer custos médios por departamento e percentuais incidentes sobre a receita.

Por esse modelo de gestão, despesas contabilizadas no período podem ser divididas pela produção mensal, com o objetivo de se calcular, tão somente, valores médios (custo por tonelada; por quilômetro rodado; custo por viagem; custo por entrega). Porém, custos médios são enganosos; nada importantes para quem quer avaliar preços praticados – por percurso, por tonelada processada, ou por cliente.

Quando se deseja conhecer o custo por cliente, ou o custo por serviço, não é procedimento correto simplesmente dividir o total das despesas da viagem pelo peso ou volume das mercadorias transportadas.

Baseado em custos médios, o gerente corre o risco de decidir pela correção de preços de venda de uma

forma indiscriminada, sem se levar em conta os níveis de desempenho da frota, a eficiência da mão-de-obra e o uso eficaz de outros fatores de produção. Na gestão contábil, fatores mercadológicos não são levados em conta, tais como: aumento ou diminuição da demanda, bem como a majoração de preços na compra de bens ou serviços.

Mesmo que a empresa opte pelo sistema de Contabilidade de Custos, ainda assim não haverá a possibilidade de isolar despesas por cliente, por produto, ou por serviço. Nas atividades de coleta, distribuição e transferência de cargas, as despesas de transportes são comuns a todos os clientes e serviços executados.

Na carroceria do caminhão viajam mercadorias com características heterogêneas, cuja composição física não é da mesma natureza. Além do mais, num mesmo carregamento viajam mercadorias de diversos clientes.

Torna-se ainda mais difícil isolar despesas por cliente ou por serviço nas operações das cargas movimentadas dentro dos armazéns. Tanto nas operações de transportes quanto no manuseio das mercadorias, existe diferenciação nos cuidados (pela dificuldade ou facilidade) durante a arrumação das cargas para obter-se o melhor aproveitamento da capacidade volumétrica oferecida pelo veículo.

DEPARTAMENTALIZAÇÃO POR CENTRO DE CUSTOS

A estrutura orgânica da empresa subdividida em departamentos, órgãos e funções induz gestores e contadores à alocação de despesas apropriadas por função e por departamento, e somente por vias indi-

retas (pelo processo de rateio), a alcançar produtos, processos e clientes.

O plano de contas contábil, no sistema tradicional, foi estruturado com o objetivo de apurar despesas por departamento o que facilita a elaboração do budget (orçamento) mensal ou anual. Nesse caso, a análise econômica tem o escopo de gerir os desvios orçamentários. A responsabilidade pelo desvio de metas recai sobre gerentes departamentais. Este critério de apropriação, por despesa compartimentada quebra e obscurece a visão do gestor de custos, pois, a dinâmica do processo operacional fica segmentada. Sabe-se que as etapas do processo produtivo não obedecem necessariamente à passagem de produtos e serviços pelos departamentos previamente desenhados no Plano de Contas contábil. Há, por isso, constantes justificativas dos gerentes departamentais, que se eximem das responsabilidades, quando os custos extrapolam as metas e não se cumprem o limite estabelecido para o uso das verbas orçadas.

Muitas variáveis contribuem e são responsáveis pela majoração dos custos sem que as causas sejam detectadas e explicitadas nos balancetes contábeis:

- Aumento na quantidade transportada;
- Variação nos preços dos insumos;
- Alteração nos níveis de eficiência e de produtividade;
- Conquista ou perda de clientes, com alteração nos valores de receitas e custos;
- Mudança na participação de carreiros ou agregados usados no transporte de mercadorias;
- Aquisição de veículos e outros bens do ativo imobilizado como reforço dos recursos disponíveis para as operações;
- Abertura de novos nichos de mercado.

Com tantas variáveis, torna-se quase impossível explicar as causas das variações orçamentárias, pois a otimização de alguns fatores positivos encobrem a deficiência ou o descuido na administração de outros fatores. Como não há detecção das causas (raiz do fato gerador de custos), o gerente, às vezes, prioriza o uso de um fator positivo em detrimento de outros, o que pode comprometer a saúde financeira da empresa.

A visão genérica e fragmentária das gerências departamentais abrange apenas uma secção do processo sistêmico. A divisão em centros de custos não permite a apropriação de despesas por cliente, por viagem de coleta e entrega, ou por percurso. Não há a possibilidade de exigir dos fornecedores a emissão detalhada de documentos fiscais, com desdobramento dos valores atribuídos especificamente a cada objeto de custos.

Mesmo que isso fosse possível, o plano de contas contábil teria uma infinidade de contas com "quebras de dígitos" até quinto grau. Um plano de contas tão complexo certamente confundiria o classificador das despesas, levando-o a cometer erros grosseiros na apropriação dos gastos. Este profissional também seria induzido a erros, porque geralmente não comprehende a extensa cadeia dos processos operacionais.

Ao departamento compete, tão somente, resolver problemas específicos da sua área de atuação e sob sua responsabilidade - e os resolve com competência porque possui funcionários especializados em cada função. Mesmo assim, com tanta competência e responsabilidade, a missão da empresa fica prejudicada porque as gerências departamentais distanciam-se do escopo último da organização, que, além de outras funções, devem rastrear os custos ao longo da cadeia produtiva, analisar os desvios das metas e explicar as causas motivadoras dos lucros obtidos ou prejuízos apurados.

CUSTOS E DESEMPENHO OPERACIONAL

De um lado, computam-se dados financeiros provenientes da contabilização de documentos; de outro, os custos são apurados mediante a quantificação e precificação dos recursos consumidos nas operações. É desejável a conjugação destes dois fatores, isto é: apropriação da quantidade real dos recursos consumidos para se apurar o valor dos gastos por cliente, por quilômetro rodado, por viagem e por tonelada processada.

Em sentido oposto ao que aqueles que defendem o método de apuração dos custos contábeis, há técnicos de custos que abandonam os registros contábeis por considerá-los defasados no tempo. São os gestores de custos preocupados com a eficiência na aplicação dos recursos, com a produtividade e com o desempenho da frota.

Estes gestores fazem a medição e controle dos desvios aceitáveis nos níveis de produção e de produtividade. Porque não dispõem de mecanismos e de instrumentos para a determinar o valor desses desvios quantitativos, é comum a prática de se atribuir preço-padrão ao consumo de combustíveis, lubrificante, pneus, mão-de-obra (motoristas) e outros gastos. Para tanto, utilizam os últimos preços de compra, ou os valores médios pagos pelos insumos.

Na prática, estes gestores de custos utilizam-se da metodologia de custo padrão, bem diferente da realidade contábil, ainda que estas despesas possam ser estimadas ou compulsadas através dos documentos

fiscais.

Se, de um lado, à vista dos relatórios financeiros não é possível identificar se percursos, clientes e viagens são mais ou menos rentáveis, de outro lado a apropriação de despesas ao preço padrão, a veículos, viagens e clientes, não garante a fidelidade dos valores realmente gastos, porque não resiste à análise para a sua comprovação.

CUSTOS FIXOS: APROPRIAÇÃO POLÊMICA

Pelo sistema de custos tradicional, os gastos fixos são rateados segundo critérios discutíveis – a incorporação de custos indiretos na planilha de custos é motivo de rejeição por parte dos clientes. São valores apropriados de difícil comprovação, mesmo porque os clientes não os consideram como valor agregado ao produto ou serviço.

As atividades empresariais dedicadas à prestação de serviços, nelas incluídas as empresas de transportes, não dispõem de uma definição clara sobre custos diretos e indiretos apropriados a clientes.

Na maioria dos casos, mais de 50% dos valores apropriados, estão classificados como custos indiretos, numa zona cinza indefinida, comumente separados como custos fixos, comuns a todos os clientes da carteira. Estes custos fixos são impropriamente distribuídos aos centros de custos produtivos mediante critérios de rateio.

Por esse método questionável, há certamente distorções que penalizam algumas operações e favorecem outras, com reflexos diretos sobre a composição de custos de um cliente em relação a outro.

A escolha das bases de rateio (toneladas transportadas, número de viagens, horas trabalhadas, quantidade de entregas, quilômetros percorridos, volume de conhecimentos emitidos, etc.) é feita mediante considerações de caráter subjetivo. A decisão de escolha nem sempre está relacionada ao volume de recursos utilizados pelo cliente, na proporção devida. Pode-se afirmar, com certeza, que a distribuição das despesas fixas não é equânime. Deriva-se daí a fonte das distorções de custos: gravam-se, indevidamente, os custos de um cliente em benefício de outros. Neste caso, as consequências são desastrosas porque, quando se deseja reajustar fretes, as distorções no custo final, do produto ou serviço, interferem diretamente nos lucros ou prejuízo apurados. Clientes rentáveis aparecem com margem negativa, enquanto clientes que demandam operações mais complexas mostram margem de lucros atrativa.

Os sistemas GPK ou RKW, que utilizam bases de

rateio na apropriação de custos, são denominados como sistema de custos por absorção. Estes sistemas de custos estão ultrapassados, assim como outros sistemas de custos, tais como custeio direto e custo padrão.

Grande parte das despesas comuns fixas poderia ser alocada diretamente ao objeto de custos; desta forma, muitos custos fixos se transformariam em custos variáveis. Por exemplo: na contratação de um seguro especial para a carga de um determinado cliente, as despesas decorrentes desta contratação seriam imputadas a este cliente em vez de ser distribuída a outros clientes, que não estão cobertos pelo prêmio de seguro expresso na apólice. O mesmo se dá na contratação dos serviços de escolta. Outro exemplo: os gastos com o esforço de cobrança para a recuperação de crédito de um cliente inadimplente deveriam somente a ele ser imputados.

Muitas outras despesas fixas, comuns a todas as operações de transporte, deveriam receber o mesmo tratamento, isto é: recursos aplicados a uma atividade específica devem ser aportados diretamente a cada objeto de custo.

É muito genérico, e é insuficiente apurar despesas aos centros de custos produtivos ou a órgãos de apoio. É preciso identificar os fatores geradores de custos. São neles que residem as causas dos gastos.

Atividades consomem recursos, e, como tal, geram gastos, cujas despesas são próprias de cada atividade. Não há despesa sem ligação com algum fator gerador de custos; portanto, é indispensável que se conheça a origem dos gastos e a sua vinculação com este, ou aquele objeto de custos.

O estudo e a análise do processo explicam cada um dos fatores geradores de custo.

SISTEMA DE CUSTOS POR PROCESSO

O processo de negócio reúne um conjunto de atividades que perpassam por diversos departamentos. Só é possível exercer uma gestão eficaz quando se percebe a cadeia de atividades e operações, por onde produtos e serviços passam e sofrem transformações. No modelo de gestão departamental, a orientação tem um sentido vertical, enquanto, na administração por processos, a visão é horizontal e as decisões são compartilhadas entre gerentes de diversas áreas.

A organização focada no processo de negócio é, em última análise, a coordenação de atividades sequencialmente ordenadas, administradas segundo princípios econômicos e mercadológicos, voltada para a satisfação do cliente.

O estudo e a análise do processo explicam por si mesmas cada um dos fatores geradores de custos – a fonte causadora dos gastos.

Deduz-se que é necessário analisar a rede expandida do processo operacional, estratificada em eventos, operações e atividades, para melhor compreender a cadeia do processo. Com o uso de recursos tecnológicos da informática, é possível armazenar num banco de dados (database) a análise de atividades interdependentes que compõem a extensa rede do processo. Cada atividade demanda uma aplicação de recursos (humanos, tecnológico, instalações e materiais), os quais serão consumidos durante a realização do trabalho.

O sistema ABM3 – Gestão Baseada em Atividades, ainda é o melhor método para isolar, tratar e conhecer o volume de recursos aplicados a cada atividade ou operação. Decorrentes da identificação do tipo de recurso consumido estão intimamente associados gastos derivados da execução do trabalho, ou para a realização das atividades.

Pelo sistema ABM é possível identificar e separar produtos. As operações de transportes ocorrem ao longo de uma cadeia de processos, desde a solicitação de coleta até a entrega dos produtos aos destinatários. Erroneamente, muitos clientes acreditam que a atividade de transporte de cargas restringe-se ao cumprimento das etapas de coletas, armazenamento, transferência e distribuição. Esta é uma simplificação, que não considera as diferentes operações ocorridas em cada etapa do processo.

Sob a óptica de quem está de fora, cuidando tão somente da movimentação da sua mercadoria, preocupado com o prazo (tempo gasto nas operações de transporte), este é o cliente, que não conhece nem está interessado na análise das atividades e operações realizadas em cada uma das etapas.

Como atividade-meio, assim compreendida na cadeia logística, os tomadores dos serviços de transportes, veem o TRC como um meio de transferir mercadorias do polo A para o polo B, com variações apenas na distribuição para os mercados consumidores. Assim, poder-se-ia acreditar que as empresas de transportes possuem apenas um produto homogêneo, independentemente do tipo de carga. Contudo, cada produto tem um composto de fatores diferenciados:

- Qualidade e dimensões da embalagem;
- Variação na quantidade de volumes manuseados;
- Densidade das mercadorias transportadas (kg/m^3);
- Valor segurado das mercadorias;

- Necessidade do uso de equipamentos (Munck, empiladeira, guindaste, etc.) para a movimentação da carga;
 - Emprego adicional de mão-de-obra nas operações de carga e descarga;
 - Escolha de veículo adequado para o transporte de mercadorias, que exigem cuidados especiais, tais como: manter temperatura controlada; isolar a mercadoria de odores e contaminações; providenciar reforço adicional aos invólucros; recondicionar e reembalar volumes.
 - Manter produtos armazenados por período prolongado, a pedido do cliente;
 - Distribuir mercadorias em territórios geográficos pulverizados;
 - Entregar mercadorias com horário agendado pelo destinatário;
 - Aguardar autorização para a coleta ou entrega das mercadorias (absorver os custos pelas horas paradas do veículo);
 - Transbordar cargas em pontos, filiais intermediárias do percurso, por absoluta necessidade operacional; Repetir a conferência e o manuseio das cargas para a recomposição do carregamento nos armazéns das filiais;
 - Tempos perdidos na arrumação de cargas desformes que não permitem o melhor aproveitamento da capacidade da carroceria do caminhão;
 - Mercadorias sujeitas a furto e roubo, que requerem proteção e segurança especiais. Nesta categoria, estão as cargas rastreadas e monitoras e as que exigem a contratação dos serviços de escolta.
- Do acima exposto, depreende-se, então, que o setor de transporte oferece ao mercado múltiplos e variados produtos, com características e complexidade diferenciadas.
- Assim como bancos, seguradoras, consultorias, empresas de turismo, na qualidade de prestadores de serviços, possuem um porta-fólio de produtos em sua carteira, também os transportadores de cargas oferecem aos seus clientes, produtos, cujos serviços contêm ingredientes pré-definidos no momento da sua contratação.
- A caracterização de cada produto se dá pela combinação das variáveis acima descritas. Não é preciso dizer que a composição dos custos depende dos elementos (atividades) agregados a cada produto.
- É enganoso acreditar que todos os clientes, indistintamente, passem homogeneamente pelas mesmas operações, não havendo, por isso, diferenciação de

¹ Na estrutura orgânica hierárquica, cada departamento está subdividido em funções. Cada função desempenha atividades especializadas, sem o compromisso de contribuir para a eficiência do processo.

² Processos e subprocessos realizam-se mediante a execução de uma série de atividades sequencialmente ordenadas. Por sua vez, as atividades reúnem uma série de operações necessárias para o desenvolvimento dos trabalhos. Por desdobramento, cada operação desencadeia um conjunto de tarefas rotineiras. Finalmente, a tarefa é a menor unidade identificada dentro do processo.

³ ABM – Activity Based Management.



custos entre um cliente e outro. A empresa de transporte possui diversos produtos e serviços oferecidos a seus clientes. Cada produto ou serviços é descrito por uma rede de atividades pré-definida, de maior ou menor complexidade, com exigência de aporte de recursos, o que distingue custos entre um produto e outro. O mesmo cliente pode pagar preços diferentes por um produto ou serviço dependendo da cadeia de atividades desenhada no processo. Num caso extremo o cliente deverá pagar preços especiais quando o produto ou serviço for customizado.

CONCLUSÃO

A aplicação do Sistema ABC4 traz inúmeras vantagens. O sistema ABC – custeio baseado em atividades favorece a negociação com os clientes, pois o processo de negócio torna-se transparente. Por meio do rastreamento dos custos ao longo do processo, o transportador pode demonstrar ao cliente a efetividade dos gastos apropriados. A comprovação se dá porque os custos diretos (fixos ou variáveis) agregam valor ao produto ou serviço.

Por meio do gerenciamento das atividades, as operações desnecessárias, repetitivas e de retrabalho podem ser eliminadas, já que não agregam valor ao

produto e, por isso, não são reconhecidas, nem aceitas pelo cliente.

Enseja, também, a melhoria contínua na qualidade dos serviços prestados.

Favorece o trabalho de reengenharia num constante aprimoramento na eficiência dos processos.

Abre-se, para a transportadora, uma visão estratégica, pela consideração de tipos de clientes “interessantes”, ou “desinteressantes” no processo de negócio.

Enfim, contribui para a redução de custos e indica caminhos seguros nas negociações com o cliente, quando for necessário reajustar preços-frete.

*Fernando Giúdice é Consultor de Organização de Empresa, desde 1972. É Bacharel em Administração e pós-graduado em Gerenciamento Empresarial. Foi professor das Faculdades Oswaldo Cruz e Diretor Técnico da Paes de Barros Associados, Engenheiros e Consultores. Como Gerente Executivo da NTC, dirigiu e coordenou em 1982 a Pesquisa do Setor (TRC), que culminou com a publicação do primeiro Manual do Sistema Tarifário, com bases técnicas e científicas. Foi colaborador da Revista BR. Atuou como Consultor em diversas empresas do Setor de Transportes Rodoviário de Cargas, desenvolvendo Projetos nas áreas de Organização, Economia e Finanças. fgiudice@uol.com.br

HYUNDAI HD 78

5.225 KG.

MAIOR CAPACIDADE DE CARGA.
MAIOR POSSIBILIDADE DE LUCRO.



CAPACIDADE DE CARGA DE 5,225 TONELADAS. ÁREA DE CAÇAMBA DE 2 M X 4,80 M. MOTOR TURBOCHARGER COM INTERCOOLER POTÊNCIA MÁXIMA.



CABINE BASCULANTE 45°, DE FÁCIL MANUTENÇÃO. AS NERVURAS REFORÇADAS NO TETO OFERECEM SEGURANÇA MÁXIMA.



CABINE MUITO MAIS CONFORTÁVEL E ESPACOSA, COM VOLANTE AJUSTÁVEL.



PRODUZIDO NO BRASIL NA FÁBRICA DE APÓLIS - GO.



VUC AGORA LIBERADO PARA CIRCULAR
NOS GRANDES CENTROS URBANOS

Respeite os limites de velocidade.



Gabardo Transportes e Logística Ltda. CEP 35100-000

www.hyundai-motor.com.br

DISTRIBUIDORES EM TODO O PAÍS: 0800 55 95 45

LOGÍSTICA





PLANO DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA - RODOVIAS E FERROVIAS
NOS CAMINHOS DA LOGÍSTICA

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA

Após 20 anos de baixo investimento em transporte e logística, o Governo anuncia o Programa de Investimentos em Logística que busca integrar os modais de transporte em busca do desenvolvimento sustentado do País.

Por Katia Rocha

Em 15 de agosto de 2012, a presidente Dilma Rousseff anunciou, em uma cerimônia realizada no Palácio do Planalto, em Brasília (DF), o Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias. O Programa irá investir 133 bilhões em 25 anos em infraestrutura de transporte, sendo que 79 bilhões serão aplicados nos cinco primeiros anos. O Programa faz parte do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC)

Criado em 2007, no segundo mandato do presidente Lula (2007-2010) e mantido no Governo Dilma, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promove a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável.

INVESTIMENTO TOTAL



Segundo Dilma Rousseff, o Programa de Investimento em Logística irá suprir o déficit de décadas de falta de investimentos na logística nacional. "Estamos iniciando hoje, nesta solenidade, uma etapa da qual o Brasil vai sair mais rico e mais forte, mais

moderno e mais competitivo. Uma etapa que dará a economia brasileira o tamanho da necessidade que nossa população exige. O Brasil terá, finalmente, uma infraestrutura compatível com o seu tamanho", afirmou a presidente.

Para Dilma, um país continental como o Brasil precisa planejar os modais de transporte em conjunto, com atenção aos interesses do setor privado e da população. É necessário buscar a integração dos modais e das cadeias produtivas, escolhendo as melhores opções para atender cada região conforme sua vocação produtiva respeitando sua configuração ambiental. "Esta é uma tarefa de Estado que vamos fortalecer em benefício da competitividade de nossa economia e da qualidade de vida do nosso povo", afirma Dilma Rousseff.

“ “ o Governo busca dotar o País de um sistema de transporte adequado por meio de um plano de investimentos em logística que busque restabelecer a capacidade de planejamento integrado, a integração multimodal e a articulação com as cadeias produtivas. ” ”

As medidas anunciadas têm como objetivo propiciar o desenvolvimento acelerado e sustentável através de ampla e moderna rede de infraestrutura logística eficiente e modicidade tarifária.

Neste sentido, o Governo busca dotar o País de um sistema de transporte adequado por meio de um plano de investimentos em logística que busque restabelecer a capacidade de planejamento integrado, a integração multimodal e a articulação com as cadeias produtivas.

Esta primeira etapa anunciada contempla investimentos em Rodovias e Ferrovias; mas, segundo a presidente, o Programa de Investimentos em Logística irá abracer portos, aeroportos e hidrovias nacionais.

As propostas apresentadas para Rodovias e Ferrovias contemplam a ampliação da escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura através de concessões e de parcerias Público-Privada (PPP). Segundo Dilma Rousseff: "Nosso propósito com este programa e com os que anunciamos para aeroportos e portos é nos unirmos aos concessionários para obter o melhor que a iniciativa privada pode oferecer em eficiência e o melhor que o Estado pode e deve oferecer em planejamento e gestão de recursos públicos".

Nas ações previstas no Programa temos: a duplicação dos principais eixos rodoviários do país; reestruturação do modelo de investimento e exploração das ferrovias; expansão e aumento da capacidade da malha ferroviária.

Ao todo, serão favorecidos doze trechos ferroviários e nove trechos rodoviários em todo o País. Na área rodoviária, teremos a construção de cerca de 7.500 quilômetros de rodovias, e, na ferroviária a construção de 10 mil quilômetros de novas ferrovias.

INVESTIMENTO EM FERROVIAS

Os investimentos em ferrovias preveem a expansão da malha ferroviária, com a construção de novas ferrovias de bitola larga que proporcione o desenvolvimento de um sistema ferroviário moderno, integrado e de alta capacidade. Com este novo investimento espera-se que haja a ligação de áreas de produção agrícola e mineral aos portos, indústrias e mercado consumidor.

As ferrovias que fazem parte deste Programa serão construídas com novos traçados, de forma a privilegiar áreas que hoje não dispõem de infraestrutura de transportes adequada e eficiente para o deslocamento das cargas.

Os objetivos do programa em relação às ferrovias são: resgate das ferrovias como alternativa de logística; quebra do monopólio na oferta de serviços ferroviários e a redução das tarifas.

O modelo adotado pelo Governo, no que diz respeito aos investimentos em ferrovias, é a Parceria Público-Privada (PPP). Desta forma, o Governo pode garantir a alavancagem do negócio. Para isso, o programa prevê as seguintes ações:

o Governo contrata a construção, a manutenção e a operação da ferrovia através de concessão; a VALEC compra a capacidade integral de transporte da ferrovia para, posteriormente, realizar uma oferta pública da capacidade, assegurando o direito de passagem dos trens em todas as malhas, buscando modicidade tarifária. Com a venda da capacidade, o Governo assegura a utilização da malha e, consequentemente, o interesse da iniciativa privada no investimento.

VALEC

A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. é uma empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes, e tem como função social a construção e exploração de infraestrutura ferroviária.

O Governo acredita que, com este novo modelo de concessão, as ferrovias sejam utilizadas por usuários que quiserem transportar carga própria, operadores ferroviários independentes e concessionários de transporte ferroviário.

Dilma Rousseff, em entrevista coletiva após o lançamento do Programa, afirma: "Um país continental que não tem ferrovia, que utiliza suas estradas para transportar, por exemplo, minérios, é um país que vai sucatear as estradas. Porque a ferrovia é compatível com o transporte de cargas de alta tonelagem. É importante que tenhamos ferrovias, e que estas ferrovias estejam integradas com as rodovias".

Vale ressaltar que os investimentos em construções de novas ferrovias já feitos através do PAC serão mantidos.

O mapa, a seguir, apresenta a malha já existente, os trechos em estudo, as ferrovias já em execução através do PAC e a nova malha prevista pelo Programa de Investimentos em Logística.

INVESTIMENTO EM FERROVIAS

91
bilhões
10 mil km

56 bilhões
Investimento em 5 anos

35 bilhões
Investimento em 25 anos

Novos Investimentos em Ferrovias

FERROVIAS	
1	Fernão SP - Tramo Norte
2	Fernão SP - Tramo Sul
3	Acesso ao Porto de Santos
4	Lucas do Rio Verde - Uruaçu
5	Uruaçu - Corinto - Campos
6	Rio de Janeiro - Campos - Vitoria
7	Belo Horizonte - Salvador
8	Salvador - Recife
9	Estrada D'Oeste - Panorama - Maracaju
10	Maracaju - Mafra
11	São Paulo - Mafra - Rio Grande
12	Açailândia - Vila do Conde
---	Trechos em Estudos / Avaliação
---	PAC em execução
---	Malha atual



INVESTIMENTO EM RODOVIAS

Os empreendimentos do PAC voltado para a área rodoviária são voltados para expansão, manutenção e estudos/projetos. Por isso, estão previstas ações de duplicação, pavimentação, acessos aos portos, contornos e travessias urbanas. O objetivo destas intervenções é a eliminação de pontos de estrangulamento em eixos estratégicos, incorporação de novas regiões ao processo de desenvolvimento, ampliação da integração física nacional aos países vizinhos, redução do custo de transporte e melhoria do tráfego e da segurança. Frente a isso, o Programa de Investimentos em Logística prevê investimentos concentrados, nos primeiros cinco anos, nas duplicações, contornos e travessias. Estão previstos nove lotes de rodovias para concessão. O investimento será destinado para grandes eixos rodoviários do país, com fluxos elevados de veículos. Ao fazer esses investimentos, o Governo espera garantir mais segurança, maiores velocidades, evitando os congestionamentos e as retenções de veículos. Isto implica em uma maior eficiência no transporte, seja de cargas, seja quando utilizado por pessoas nos seus veículos.

O modelo de investimento adotado é o de concessão e o fator determinante para a seleção do concessionário será a menor tarifa de pedágio. Além disso, o tráfego urbano não será pedagiado e o pedágio só poderá ser cobrado quando 10% das obras contratadas estiverem concluídas.

Da mesma forma que aplicado nas ferrovias, as obras que já estão em andamento através do PAC não sofrerão alterações. Abaixo mapa dos investimentos:

INVESTIMENTO EM RODOVIAS

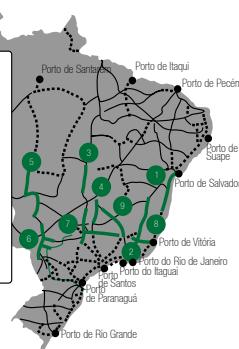
42
bilhões
7,5 mil km

23,5 bilhões
Investimento em 5 anos

18,5 bilhões
Investimento em 20 anos

Novos Investimentos em Rodovias

RODOVIAS	
BR-101 BA	BR- 060 DF/GO
BR-262 ES/MG	BR- 153 GO/MG
BR - 153 TO/GO	BR- 262 MG
BR - 050 GO/MG	BR- 116 MG
BR - 163 MT	BR- 040 DF/GO/MG
BR - 163 MS	---
BR - 262 MS	PAC em execução
BR - 267 MS	Malha atual



EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA EPL

Para organizar as ações originárias do Programa e traçar políticas para os transportes de forma integrada, foi anunciada a criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Esta nova estatal tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. Além disso, a EPL deve antecipar investimentos, estruturar projetos e atrair a iniciativa privada para trabalhar em conjunto com o governo. A empresa ainda será sócia na concessão do Trem de Alta Velocidade (TAV), de forma a absorver e difundir as novas tecnologias.

Na solenidade, a presidente, Dilma Rousseff assinou a Medida Provisória (MP nº 576/2012) que muda a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S. A. (ETAV) para Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Ao substituir a ETAV pela Empresa de Planejamento e Logística, que será vinculada ao Ministério dos Transportes, o governo ampliou as opções de atuação para dispor de uma empresa que promova a correspondência entre os diversos modais.

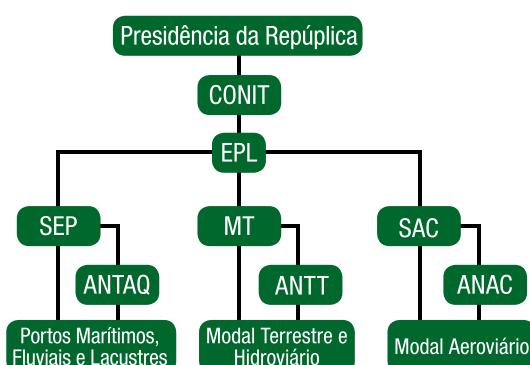
INVESTIMENTO EM PORTOS

No dia 6 de dezembro de 2012, foi anunciada uma nova etapa do Programa de Investimento em Logística. Apresentada pela presidente Dilma Rousseff e pelos ministros da Casa Civil, Gleisi Hoffmann e da Secretaria de Portos, Leônidas Cristina, a etapa referente a portos prevê um investimento de R\$ 54,2 bilhões para modernização da infraestrutura do setor portuário brasileiro.

O objetivo do Programa em portos é a promoção da competitividade e o desenvolvimento da economia brasileira através do fim das barreiras à entrada, do estímulo à expansão dos investimentos do setor privado, da modernização da infraestrutura e da gestão portuária e o aumento da movimentação de cargas com redução de custos. Com as ações anunciadas, espera-se a retomada do planejamento e melhoria da operação no setor portuário. Para isso, haverá planejamento portuário na Secretaria de Portos, planejamento logístico integrado de transporte e portuário; desenvolvimento do Plano Nacional de Dragagem, criação do Instituto Nacional de Pesquisas Oceanográficas e Hidroviárias (INPOH) e a integração das autoridades nos portos: fazendária, policial, de saúde, sanitária e marítima - criação do CONAPORTOS.

Na ocasião, o Ministro da Secretaria de Portos, Leônidas Cristina, ressaltou: "Todo o planejamento portuário nacional será centralizado na Secretaria de Portos. Além disso, teremos todo o planejamento de logística integrado. Antes, o Ministério dos Transportes fazia seu plano referente a rodovias, ferrovias e hidrovias. Enquanto isso, a Secretaria dos Portos tinha outro planejamento. De agora em diante, faremos um planejamento integrado. Recentemente, concluímos o Plano Nacional de Logística Portuária e o Plano Nacional de Logística em Transportes. Agora, iremos unir estes dois planos e lançar o Plano Nacional de Logística Integrada para otimizar os recursos aplicados. É de extrema importância a integração da área de transporte com a área portuária".

Diante das modificações anunciadas, foi apresentado o novo organograma que contempla a reorganização institucional do setor de transportes em geral.



Legenda - CONIT: Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte | EPL: Empresa de Planejamento e Logística | SEP : Secretaria de Portos | MT: Ministério dos Transportes | SAC: Secretaria de Aviação Civil | ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários | ANTT: Agência Nacional de Transportes Terrestres | ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil

Como já exposto, as medidas anunciadas buscam incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução de custos e o aumento da eficiência dos portos. Para isso, está prevista a eliminação das barreiras à entrada através do aumento da oferta de instalações portuárias; licitações de arrendamentos em portos organizados, autorizações de Terminais de Uso Privado e o fim da diferenciação entre carga própria e de terceiros. Além disso, estas medidas eliminarão

custos com o fim da outorga como critério de licitação e agilizar procedimentos para leilão para licitação de concessões e arrendamentos.

A seleção, tanto para concessões quanto para arrendamento, levará em consideração a maior movimentação com menor tarifa. Para a autorizações de TUPs, haverá chamada e seleção públicas. Desta forma, será assegurado a todos os interessados o acesso aos portos.

O programa prevê também a regulação do Serviço de Praticagem através de criação da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, do aumento do número de práticos nas Zonas de Praticagem, realização de concurso para práticos e permissão a comandantes brasileiros para atuar como práticos.

Os investimentos aplicados em portos de todas as regiões do País e estão organizados da seguinte forma:

NOVOS INVESTIMENTOS EM CONCESSÕES, ARRENDAMENTOS E TUPS



LOGÍSTICA

Estão previstos, também, investimentos em acessos em busca da integração da logística.

INVESTIMENTOS EM ACESSOS PAC



Os investimentos em acessos terrestre estão divididos da seguinte forma:

ACESSOS TERRESTRES

Novos Investimentos - PAC	R\$ mi
Rodoviários	2.204
Ferroviários	436
TOTAL	2.640

45 intervenções em 18 portos

Além de todas estas medidas, foi anunciado o Plano Nacional de Dragagem II, que visa ao aprofundamento e manutenção dos canais de acesso, bacia de evolução e berços.

Durante a cerimônia, a Presidente Dilma Rousseff afirmou: "As mudanças nos marcos regulatórios do setor portuário têm como objetivos criar regras claras e precisas, que atraiam a iniciativa privada e as parcerias para uma melhor operação dos terminais portuários do País."

INVESTIMENTO EM AEROPORTOS

Em continuidade ao Programa de Investimento em Logística, a presidente Dilma Rousseff lançou em 20 de dezembro de 2012 o plano na área de aeroportos. O objetivo deste é melhorar a qualidade dos serviços e da infraestrutura aeroportuária, ampliar a oferta de transporte aéreo à população brasileira e reconstruir a rede de aviação regional. Para isso, foram tomadas as seguintes medidas: concessão dos aeroportos Galeão (RJ) e Confins (MG); criação da Infraero Serviços, uma subsidiária da Infraero, que, em parceria

com um operador internacional, ofertará serviços de planejamento, consultoria, administração, apoio à operação, treinamento de pessoal e outros relacionados à exploração de aeroportos no Brasil e no exterior; fortalecimento e ampliação da aviação regional por meio de investimentos e incentivos; aprimoramento regulatório para slots (horários de chegadas e partidas) em aeroportos que já operam no limite da capacidade; autorização para aeroportos dedicados à aviação geral. A concessão tem como objetivo ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira, promovendo melhorias no atendimento e nos níveis de qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte aéreo no Brasil. A previsão de investimento nestas concessões são de 11,4 bilhões de reais. Como já ocorreu no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, a Infraero será acionista das concessionárias com 49% do capital social. Além disso, a estatal receberá dividendos decorrentes dessa participação e recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para investimentos nos demais aeroportos. O consórcio deverá ter um operador com experiência em aeroportos com processamento de mais de 35 milhões de passageiros por ano. Além disso, o operador deverá ter uma participação de, no mínimo, 25% na composição acionária do consórcio. O leilão deverá ocorrer no segundo semestre de 2013.

Para fortalecer e ampliar a malha de aeroportos regionais, o Governo Federal vai investir R\$ 7,3 bilhões na primeira etapa do plano de aviação regional. Serão contemplados nessa primeira fase 270 aeroportos regionais. As medidas permitirão aperfeiçoar a qualidade do serviço prestado ao passageiro, agregar novos aeroportos à rede de transporte aéreo regular, aumentar o número de rotas operadas pelas empresas aéreas. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 1,7 bilhão em 67 aeroportos na região Norte; R\$ 2,1 bilhões em 64 aeroportos na região Nordeste; R\$ 924 milhões em 31 aeroportos no Centro-Oeste; R\$ 1,6 bilhão em 65 aeroportos no Sudeste; e R\$ 994 milhões em 43 aeroportos na região Sul. O programa visa a ampliar o acesso da população brasileira a serviços aéreos. O objetivo é que 96% da população brasileira esteja a menos de 100 km de distância de um aeroporto apto ao recebimento de voos regulares. Os projetos promoverão a melhoria, o reaparelhamento, a reforma e a expansão da infraestrutura aeroportuária, tanto em instalações físicas quanto em equipamentos. Os investimentos incluirão, por exemplo, reforma e construção de pistas, melhorias em terminais de pas-

sageiros, ampliação de pátios, revitalização de sinalizações e de pavimentos, entre outros. Os recursos virão do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Dentre os critérios para análise de relevância do aeródromo serão consideradas características como o volume de passageiros e de cargas, os voos regulares e os resultados operacionais. Além disso, serão considerados aspectos socieconômicos, o nível de acessibilidade na Amazônia Legal, o potencial turístico e de fomento da integração nacional. Além de investimentos em aeroportos em cidades de pequeno e médio porte, serão contempladas medidas de incentivo à aviação regional com foco na viabilização de rotas de baixa e média densidades de tráfego.

Os planos de investimentos obedecerão as seguintes fases: diagnóstico da infraestrutura e da gestão dos aeródromos; elaboração do programa de necessidades de investimento e de projetos conceituais e termos de referência de equipamentos.

Foi publicado em 21 de dezembro, no Diário Oficial da União (DOU), o decreto que regulamenta as condições para a autorização de aeródromos civis públicos dedicados exclusivamente a operações da aviação geral. Essa modalidade inclui serviços como aviação executiva, táxi aéreo, instrução e treinamento (aeroclubes e

escolas de aviação), serviços especializados (agrícola, publicidade, combate a incêndio), aerodesporto, experimental, comercialização e manutenção.

A norma objetiva ampliar a oferta de infraestrutura aeroportuária no país voltada para o atendimento da aviação geral, que não se caracteriza como operação regular de transporte público de passageiros, mas que é de grande relevância para o desenvolvimento do país. Segundo dados da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), em 2011, a frota brasileira desse segmento chegou a 13.094 aeronaves, representando uma expansão de 6,3% em relação a 2010.

Desta forma, aeroportos essencialmente voltados para serviços aéreos privados poderão ser planejados e estruturados com maior rapidez e eficiência para atender diferentes mercados, mantidas todas as regras e normas de segurança em vigor para a exploração de aeroportos no país. Pretende-se, assim, somar esforços públicos e privados no provimento de infraestrutura aeroportuária no país.

Os interessados nessa modalidade de exploração deverão solicitar a autorização à Secretaria de Aviação Civil. Após a aprovação da SAC, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) formalizará a delegação por meio de termo de autorização.

ENTREVISTA BERNARDO FIGUEIREDO – PRESIDENTE DA EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA - EPL

Para compreender melhor o assunto, o programa e os objetivos da EPL, realizamos uma entrevista com o Presidente da estatal recém-criada, Bernardo Figueiredo. O encontro aconteceu em 08 de novembro de 2012, em Brasília, na sede da EPL e foi acompanhado por Hélio Doyle, assessor de imprensa da estatal.

Figueiredo iniciou a conversa questionando: como transportar um aumento de 4% no PIB em uma infraestrutura com déficit de vinte anos de baixo investimento? Profissional do transporte com vasta experiência, ele logo explica que, para vencermos as longas distâncias de um país continental, o investimento em ferrovias é essencial.

Durante a conversa, Figueiredo falou não só da importância das ferrovias, como fez questão de salientar a necessidade do transporte rodoviário de cargas para completar a operação e gerar capilaridade. Para ele, a integração dos modais é o ideal

para uma política pública de transportes no país. Segundo ele, com a criação da EPL, o Governo busca não apenas suprir as necessidades básicas, mas prever a demanda e antecipar a infraestrutura antes da saturação.

ELABORAÇÃO DO PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA

Bernardo Figueiredo participou de todo o processo de criação do Programa de Investimento em Logística: Rodovias e Ferrovias. Ele conta que para o Governo nortear os investimentos necessários, levaram em consideração o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) criado pelo Ministério dos Transportes etambém o Plano CNT de Logística e o Plano Nacional de Logística Portuária.

Agora, com a EPL já em funcionamento, será traçado um comparativo entre os planos para descobrir os pontos positivos e negativos apresentados em

cada um deles. Frente a este estudo, haverá dados mais concretos para a elaboração do planejamento para o desenvolvimento da infraestrutura.

Quando questionado sobre a participação dos empresários na elaboração do Programa, Figueiredo ressalta que uma questão foi pouco noticiada, e que é de extrema importância para o desenvolvimento do plano, é a alteração na composição do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte). Ele recorda que, na solenidade de apresentação do Programa, a presidente Dilma Rousseff assinou um decreto incluindo a representação do setor privado no órgão. Antes, formado apenas por ministros, o CONIT, que tem como atribuição propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens; será formado, também, por representantes da sociedade. Esta ação traz espaço para a participação do setor privado na criação de um plano logístico que realmente atenda as necessidades do país.

EPL e GEIPOT

Como muito noticiado, a EPL possui estreita semelhança com o extinto GEIPOT. Tal fato é de tamanha importância que fez parte do pronunciado do Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, no lançamento do Programa. "A EPL cuidará de estudar a logística brasileira, antecipar investimentos necessários e fundamentais ao crescimento, construir e estruturar projetos ampliando a base de possibilidades para atuação do Governo e atrair a iniciativa privada. Lembro que já tivemos uma empresa, que entrou em liquidação em 2002, e prestou importantes e relevantes serviços ao País, o GEIPOT. Já a EPL visa, de forma mais ampla, fazer esta cobertura do planejamento e da formulação da área de transporte", afirmou Passos.

Frente a estas considerações, Bernardo Figueiredo confirma que a intenção do Governo ao criar a EPL é organizar o planejamento de infraestrutura e logística no país, o que, consequentemente, ocupa o espaço vago com a extinção do órgão em 2002. Para isso, a EPL tem como objetivo a unificação as demandas logísticas e de infraestrutura de todos os setores econômicos em um plano de prioridades nacionais.

GEIPOT

O GEIPOT foi criado em 1965, para formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, assim como para executar e coordenar os estudos e pesquisas sobre o setor no país. Tinha, em suas prateleiras, inúmeros projetos de rodovias, ferrovias e outras formas de transporte interligados e um grande acervo de informações.

A empresa começou a perder força em 1990, quando o ex-presidente Fernando Collor (1990-1992) transferiu o comando político dos modais de transportes ao também extinto Ministério da Infraestrutura. O Geipot, porém, continuou tocando projetos antigos já em execução até 2002, quando entrou no processo de liquidação que se encerrou seis anos mais tarde.

FERROVIAS

É sabido que a maior parte do investimento foi destinado às ferrovias. Bernardo Figueiredo explica que isso se dá devido ao fato de que há anos não existem investimentos em ferrovias e que as composições conseguem percorrer longas distâncias com condições melhores do que o transporte rodoviário, o que é necessário em um país continental, além de comportar uma tonelagem muito maior do que qualquer caminhão. Mas ele faz questão de ressaltar que os trens precisam do transporte rodoviário para a distribuição do produto transportado.

O investimento em trens acontecerá em trechos novos, com traçados que privilegiam áreas com baixa infraestrutura de transporte e grande capacidade de produção. Além disso, está prevista a modernização de parte da malha existente para a integração das ferrovias. Sendo assim, toda a malha será produzida em bitola larga, o que permite um aumento da velocidade de 15 a 20 km/h para 60 a 70 km/h. Com estas melhorias, espera-se ter um frete mais baixo e maior utilização das ferrovias.

Para tornar a ferrovia acessível a todos, o Governo optou por uma concessão aberta da malha ferroviária.

ria. Neste caso, o operador não é, obrigatoriamente, o concessionário que mantém a ferrovia.

Desta forma, acredita-se que outros usuários se interessem pelo serviço e passem a utilizá-lo; já que a capacidade será comprada e revendida pelo Governo e o direito de passagem será assegurado em toda a malha.

Em relação às concessões existentes, Figueiredo comenta que alguns trechos que transportam produtos específicos e estão sendo bem explorados ficarão como está.

Já a parte da malha que está sendo subutilizada será resgatada pelo Governo para modernização e integração. Ainda não estão definidos quais trechos serão resgatados, mas as concessionárias já estão cientes e de acordo.

Frente à modernização da malha e a esta nova forma de operação, existe a expectativa de transportar outros produtos além de agrícolas e minérios. Com o aumento da velocidade e com vagões de alta segurança espera-se transportar produtos com maiores valores agregados.

Em se tratando de passageiros, Bernardo Figueiredo afirma que a nova malha também poderá ser utilizada. Basta que exista a demanda e empresas interessadas em operar o negócio.

RODOVIAS

Para Figueiredo, os investimentos destinados aos lotes de concessão de rodovias não irá sanar os problemas enfrentados pelo TRC. Mas, de forma muito tranquila, ele coloca que não adianta de nada aplicar diversos investimentos em rodovias, se quando o caminhão chega ao porto enfrenta filas de dias para descarregar. Ainda complementa dizendo que nem sempre a melhor solução é aplicar 10 bilhões na duplicação de uma rodovia enquanto na construção de um silo no porto se gasta apenas 1 milhão e traria maior mobilidade na operação.

Para Figueiredo o momento agora é de levantar e organizar as prioridades. Definir em quais e como serão empregadas a verbas de forma a otimizar os recursos.

Os lotes de concessão apresentados estão organizados em eixos estruturais rodoviários e suas intervenções procuram absorver a demanda e o crescimento esperado da região.

O PAPEL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NESTE NOVO CENÁRIO

Quando questionado sobre como ficaria o transporte rodoviário de cargas neste novo cenário projetado pelo Governo, Figueiredo é categórico ao afirmar que para pequenas distâncias, cerca de 400 a 500 km, o melhor modal sempre será o rodoviário. Mas, para longas distâncias, o modal ferroviário não é só mais barato quanto mais eficiente; já que no lugar de 175 caminhões com capacidade de 40 toneladas teria apenas uma única composição com capacidade de cerca de 7.000 toneladas.

É frente a estas considerações que o presidente da EPL vislumbra a integração dos modais quando a malha ferroviária estiver em operação. Mais do que a integração, ele acredita que muitos transportadores rodoviários transformar-se-ão em operadores logístico. "Hoje, já temos transportadoras que estão estruturando seus terminais multimodais". Já, outras empresas, na opinião de Figueiredo, continuarão como transportadoras de cargas, mas com foco nas pontas do transporte e na distribuição.

LEI 12.619/12 – PONTOS DE PARADA

Uma das principais polêmicas sobre a regulamentação da profissão de motorista é a obrigatoriedade de intervalos de trinta minutos a cada quatro horas na direção.

No texto original, aprovado no Congresso Nacional e vetado pela presidente, os artigos 7, 8 e 10 da Lei 12.619/12 previam a construção dos postos de parada a cada 200 quilômetros.

Segundo Bernardo Figueiredo, o veto se deu devido ao fato de que o Governo não tem como estruturar e explorar postos de gasolina, acomodações para descanso e locais adequados para alimentação. Mas, deve sim mapear e criar condições para que os pontos de parada sejam explorados por empresários do ramo. O desafio agora é conseguir mapear tais pontos de forma que as exigências da lei sejam contempladas.

Já nas rodovias a serem concedidas no primeiro lote anunciado, irá constar da licitação a questão da construção dos pontos de parada. Contudo, nas antigas concessões ainda será necessário realizar estudos que definam a forma com que estes pontos deverão se estruturar.

NOS CAMINHOS DA LOGÍSTICA

A NTC&Logística lança o segundo volume da série Coleção Memórias. Escrito por J.G. Vantine, dois livros ilustrados contam detalhes da evolução da logística no Brasil.

Por Katia Rocha

A Coleção Memórias é uma das publicações editadas pela NTC&Logística e tem como objetivo resgatar e remontar a história do desenvolvimento do transporte e da logística no país, formando um acervo histórico sobre o setor de transporte de cargas no Brasil e sua importância para o desenvolvimento do país.

A primeira edição, publicada em 2007 na gestão de Geraldo Vianna, trazia quatro livretos sobre os primeiros anos da história de desenvolvimento e organização do setor de transportes, abrangendo as décadas de 50, 60 e 70. As histórias protagonizadas por Raul Randon, Denisar Arneiro, Oswaldo Dias de Castro e outros mostram a evolução do transporte de cargas do ponto de vista daqueles que a viveram.

A segunda edição da Coleção Memórias, lançada em 2012, é composta por dois livros ilustrados. O livro "Nos caminhos da Logística", com prefácio de Julio Fontana Neto, tem como objetivo contar um pouco da trajetória e evolução da logística no país. Desta forma, procura-se para dar oportunidade para as novas gerações terem acesso a essa história e dos fatos que fizeram o setor evoluir até os dias de hoje.

Organizada em dezesseis capítulos, a publicação aborda temas como a padronização das embalagens, a necessidade do planejamento dentro da logística do transporte, o comércio eletrônico e seus impactos no setor, entre muitos outros assuntos.

O segundo livro do volume, "A Logística em Imagens", traz mais de cem páginas com fotos divididas em quatro capítulos que retratam a diversidade da logística e todos os seus caminhos.

"Contar a evolução da logística é um legado que ofertamos para as futuras gerações, para que o passado não se perca, para que o presente se aperfeiçoe e para que se construa um futuro mais consistente e promissor", Vantine (íncio do livro)

ENTREVISTA J.G. VANTINE, REALIZADA NA SEDE DA NTC&LOGÍSTICA EM SÃO PAULO (29/11/2012).

Qual foi a maior motivação para fazer o livro?

O que me motivou foi a possibilidade de deixar um legado, contando uma experiência profissional para as futuras gerações dedicadas as carreiras de transporte e logística.

Sempre achei que a formação escolar e acadêmica não preparam as pessoas para o mercado. Educam pessoas para uma profissão: engenheiro, administrador e outros. Mas o mercado não busca isso. O mercado busca pessoas com habilidades ou competências em algumas áreas. Na logística, essa formação está totalmente aberta. Existem alguns cursos de formação e pós-graduação, mas, temos poucos registros da evolução dos fatos. A partir do conhecimento da evolução de um setor, o jovem pode compreender melhor e ampliar sua visão em relação a sua profissão. Acredito que a linguagem simples e de fácil entendimento, permite que estudantes passem a entender a progresso da logística. O entendimento desta evolução

auxilia na compreensão e no desenvolvimento da logística de hoje.

Quando surgiu a ideia de fazer o livro?

A ideia, ainda bem simples, surgiu quando parei de produzir a revista Logística Moderna há cerca de dez anos. Nesta época, acreditava que era importante preencher o espaço vazio deixado pela revista e iniciei a ideia de escrever o livro. Em 2008, resolvi colocar a ideia em prática. Foi então que comecei a desenvolver e formatar o livro. Passei a organizar a estrutura, os capítulos e dar inicio a pesquisa de fatos históricos. A partir daí o livro começou a criar mais consistência.

Quando e como ela foi colocada em prática?

Inicialmente, eu pensei em buscar uma pessoa que pudesse trabalhar comigo durante algum tempo num modelo convencional de gravação de entrevistas e

com conhecimento de fatos históricos. O ideal seria uma combinação de jornalista com historiador. Esta minha procura teve como objetivo ligar os fatos. Pois eu não queria contar a minha história, mas contar a história da logística levando em consideração meus quarenta anos de vivencia na área pontuados nos fatos históricos que influenciaram diretamente na evolução desta.

Era muito importante que o texto mostrasse a evolução da Logística empresarial e porque ela é tão importante na gestão das empresas. Com isso, levantamos diversos vetores que influenciaram a logística e no seu desenvolvimento. A globalização em 1990 é um exemplo claro disso, já que este fato fez com que houvesse uma mudança radical na logística internacional. Outro exemplo é o Plano Real de 1994. As empresas passaram a ter mais cuidado com os custos logísticos, fretes, etc. Temos, também, a tecnologia que teve grande influencia na direção tomada pela logística empresarial. E não podemos deixar de destacar o papel fundamental da tecnologia da informação para a mudança nos rumos da logística. A Internet também foi um fator de grande modificação, já que possibilitou aumentar velocidade de comunicação das informações.

O livro acabou sendo executado em duas fases. A primeira contemplou cerca de 100 horas de gravação e pesquisa. E a segunda, quando fui convidado pela NTC&Logística para participar do projeto Coleção Memórias, abrangeu as etapas de edição do texto e a seleção das fotos que comporiam o livro.

Qual o principal objetivo do livro, que informação este pretende passar a seu leitor?

O livro procura deixar para o leitor a responsabilidade de conduzir a logística daqui pra frente. Vale ressaltar que qualquer ciência evolui e é necessário conhecer a história e o desenvolvimento para entender os rumos que as coisas tomaram e irão tomar. Ao final da leitura, o leitor saberá o que aconteceu durante a evolução da logística e quais elementos serão necessários para incrementá-la daqui pra frente. Como exemplo, posso citar a criação da EPL (Empresa de Planejamento em Logística) anunciado em agosto de 2012 pelo Governo. Se o leitor buscar no livro, ele notará que já existiu uma empresa estatal de planejamento, o GEIPOT. Era uma empresa séria, com pessoas competentes que ajudou muito no planejamento de transporte e logís-



tica no Brasil. Graças ao livro, o leitor saberá que o discurso do Governo sobre a criação da EPL não é uma questão que nasceu agora. Esta criação é uma sequencia, já existiram fatos anteriores que levaram a esta decisão. Lendo o livro, o leitor irá entender o porque não existem ferrovias, o porque 60% do transporte de cargas é feito pelo modal rodoviário, o porque que o transporte de cabotagem não funciona. Ele terá dados e saberá as razões para que o transporte se desenvolva desta forma. Sendo assim, espero estimular o leitor para ações futuras despertando a curiosidade do jovem profissional que está entrando agora no mundo da logística.

Como foi contar com o apoio da NTC&Logística para edição deste livro?

Eu tenho uma relação histórica com a NTC&Logística, que existe desde os anos 80. Esta relação nasceu em uma premiação para diversos segmentos que era organizada por um Instituto do qual eu participava. A empresa ganhadora na categoria transportes foi a do Thiers Fatory Costa, que era uma pessoa importante no setor, um líder. Quando ele se tornou presidente da NTC&Logística passei a convidá-lo para palestras e eventos promovidos pelo Instituto. Desde então, minha relação com a NTC&Logística vem se aprofundando. A relação é colaborativa, não há relação comercial. Mais importante é a troca de ideias de informações. A partir deste relacionamento veio o convite para publicar o livro e participar do projeto Coleção Memórias. Era uma ótima oportunidade de deixar a minha contribuição para os objetivos do projeto. Participar deste projeto me trouxe, além de orgulho, mais responsabilidade na edição do livro. Pois não é fácil fazer parte de um projeto que tem personagens de peso como os da primeira edição.

SOCIEDADE SUSTENTABILIDADE





IMPACTOS DO PROCONVE P7
CENTRO CULTURAL PALÁCIO DOS TRANSPORTES

Nova legislação afeta venda de caminhões

A chegada o Euro 5, aliada à desaceleração econômica e à redução de crédito, causaram retração no mercado brasileiro de caminhões; as montadoras apostam em uma retomada gradual do ritmo de vendas

Por Márcia Pinna Raspanti

Após um ano recorde de vendas, o mercado brasileiro de caminhões enfrenta um período de retração. A crise econômica mundial, a desaceleração da economia brasileira e a nova legislação ambiental sobre as emissões de poluentes (Proconve P7 ou Euro 5) são os fatores que mais prejudicaram as vendas. De acordo com a Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), no período de janeiro a setembro de 2012, as vendas de caminhões no Brasil chegaram a 101,3 mil unidades, o que representa uma queda de 22% sobre os 129,9 mil veículos de transporte rodoviário de carga comercializados no mesmo período de 2011.

A Anfavea chama a atenção para o fato de que nos últimos anos o mercado doméstico de caminhões registrou elevados números, alcançando-se a um dos maiores mercados em nível mundial (ver tabela abaixo), o que demonstraria o dinamismo da economia e dos investimentos dos empresários do transporte de carga. "Em 2012, fatores adversos pesaram na retração observada: queda da produção industrial, perda de ritmo da economia de modo geral, as naturais dificuldades

na implantação da etapa 7 do Proconve (Euro 5), que exige novo caminhão, novo diesel (S-50) e em alguns casos, conforme a tecnologia adotada pelo fabricante, o aditivo ureia. Porém definimos isso como um momento conjuntural.

A médio e longo prazos os mercados de transporte rodoviário e de caminhões são promissores, em razão das perspectivas de evolução do País", informa a instituição.

As grandes montadoras já esperavam uma desaceleração nas vendas de caminhões em 2012, principalmente devido à nova legislação ambiental. Os veículos com tecnologia Euro 5 são mais caros em relação aos caminhões Euro 3, assim como o combustível mais limpo (diesel S-50). Os veículos com tecnologia SCR (alguns fabricantes também oferecem motores EGS) ainda necessitam de uma solução de ureia (Arla 32) para funcionar.

O aumento dos custos e o receio dos transportadores de que houvesse alguma dificuldade em encontrar os novos combustíveis fez com que muitas empresas antecipassem a renovação de suas frotas para 2011.

FORD

Para Marcel Bueno, supervisor de Marketing da Ford, 2012 foi um ano de transição. "Os receios em relação às novas tecnologias causaram uma pré-compra no ano passado, o que também contribuiu para os resultados recordes registrados. Além disso, tivemos uma retração da atividade econômica e do PIB no Brasil, que impactou no mercado de caminhões. A Ford teve uma queda de 27% em relação aos números de 2011. Foi um pouco acima da média geral em virtude de termos parado com a produção da série F", explica.

Os segmentos de leves e médios têm sido o maior destaque da montadora neste ano, principalmente devido ao setor de varejo que continua aquecido, na opinião de Bueno. A restrição de crédito também é apontada como um fator negativo para o mercado, já que a maior parte dos caminhões é adquirida por financiamento. "O governo, contudo, tomou providências e houve uma reação do mercado em agosto e novamente em outubro. O Finame PSI contribuiu muito para esses resultados", diz Bueno. Para 2013, as expectativas da Ford são positivas. "Temos feito um esforço para informar corretamente nossos clientes a respeito da nova tecnologia. Há uma economia de 6% a 10% de combustível na comparação com os veículos Euro 3. Passado este período de transição, a tendência é que as vendas voltem ao seu ritmo normal", acredita Bueno.

SCANIA

De janeiro a setembro de 2012, foram registrados 4.390 emplacamentos de caminhões Scania, volume que representou quase 33% do total de 13.526 unidades Euro 5 emplacadas pelo mercado no Renavam. Segundo Eronildo de Barros Santos, diretor de Vendas de Veículos da Scania do Brasil, o primeiro semestre foi desafiador para a indústria de caminhões, já que o mercado passa por um período de ajustes, após uma fase de forte expansão em 2010 e 2011. "No início do ano, houve uma preocupação dos transportadores quanto à cobertura em larga escala do diesel S 50 e do Arla 32. Mas, no decorrer do ano, esse sentimento foi diminuindo e os primeiros compradores dos produtos Euro 5 foram destacando no mercado todas as vantagens de economia de combustível e performance que os novos motores propiciam. Atualmente, o mercado aguarda pela recuperação da economia, que já demonstrou sinais de melhoria no final do ano passado", diz.

“ As grandes montadoras já esperavam uma desaceleração nas vendas de caminhões em 2012, principalmente devido à nova legislação ambiental. Os veículos com tecnologia Euro 5 são mais caros em relação aos caminhões Euro 3, assim como o combustível mais limpo (diesel S-50) ”

Na opinião da Scania, o anúncio do governo federal em agosto de 2012 de baixar os juros do financiamento de veículos comerciais para incentivar as vendas do mercado foi bem vindo. "O governo demonstrou estar atento à situação do segmento. Acreditamos que as vendas do setor devem reagir positivamente mediante os esforços em cortar impostos e oferecer empréstimos subsidiados. Além disso, ações em outros segmentos já refletiram positivamente para o crescimento da economia, o que indiretamente também beneficia o setor de caminhões. Essa lógica é simples: se há mercadoria a ser transportada, há demanda por caminhões. Estamos bastante otimistas para estes últimos meses do ano", afirma Santos.

IVECO

A Iveco também sofreu com a retração do mercado, com uma redução nas vendas da ordem de 23%. "A queda nas vendas de caminhões no mercado como um todo aconteceu em função de vários fatores relacionados à transição do Euro 3 para o Euro 5, entre eles o preço, tanto dos caminhões como do combustível, que aumentou, a incerteza do abastecimento ao redor do Brasil, somado ao custo do Arla 32. Além disso, temos que lembrar que houve retração da economia em razão da crise internacional", informa Alcides Cavalcanti, diretor comercial Brasil Iveco.

A expectativa da montadora para 2013 é positiva, principalmente devido ao Finame-PSI, que trouxe estabilidade ao mercado no final de 2012. "Hoje, as vendas estão mais estabilizadas, assim como a distribuição do combustível pelo País. O custo do Arla 32 está mais acessível também. Acreditamos que, em 2013, o mercado doméstico de caminhões estará voltando aos trilhos: a recuperação da economia, o agronegócio, a marcha da produção exigem transporte e os empresários do setor responderão à altura, como sempre fizeram, às necessidades da economia. A indústria de caminhões está plenamente capacitada para atender o setor de transportes, com veículos renovados tecnologicamente, aptos ao desafio da etapa sete do Proconve, mais eficientes e com maior durabilidade. O governo, sensível à questão, renovou, em agosto do ano passado, o crédito para financiamento de caminhões via BNDES, reduzindo taxas de juros e lançando também mão do mecanismo de 'depreciação acelerada' para fins de Imposto de Renda, o que é um incentivo fiscal relevante", acredita Cavalcanti.

MERCEDES-BENZ

De acordo com Jürgen Ziegler, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO para América Latina, o cenário brasileiro em 2012 foi repleto de adversidades para os fabricantes de caminhões. A transição para a tecnologia Euro 5, a desaceleração da economia brasileira e situações como o atraso de algumas obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) foram citadas pelo executivo. "Com isso, o mercado total caiu no Brasil cerca de 25% para caminhões e cerca de 15% para ônibus, e a produção do setor teve queda de 40%, se comparada aos níveis de 2011. No entanto, no último trimestre do ano, percebemos uma tendência de melhoria desta situação, apoiada pelos programas de incentivo lançados pelo governo

federal, além de alguns sinais de que a economia está se aquecendo de forma gradual", diz.

Ziegler destaca que, em meio às dificuldades, a Mercedes escolheu a estratégia correta para enfrentar as incertezas causadas pela nova legislação ambiental. "A nova linha de veículos comerciais Mercedes-Benz supera as expectativas de nossos clientes. Somos líderes na venda de caminhões Euro 5 no Brasil e temos 26,1% de participação no mercado, o que representa um crescimento em relação ao resultado alcançado no ano de 2011. Além disso, é da marca Mercedes-Benz o modelo de caminhão Euro5 mais vendido no mercado entre janeiro e setembro de 2012, o Accelo 815", afirma.

Para a Mercedes-Benz, 2013 continuará a ser um período de desafios. "Nossas perspectivas, no entanto, são de retomada do crescimento econômico do País. Acreditamos que fatores como a redução dos juros, isenções tributárias, medidas de incentivo ao consumo, grandes investimentos em infraestrutura, obras ligadas à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas de 2016, compras por parte do governo, juntamente com as projeções de novos recordes na produção agrícola vão movimentar positivamente o mercado. Como bem sabemos, se a economia do País cresce, o mercado de veículos comerciais acompanha", diz Ziegler.

Para o executivo, a fase de transição para o Euro 5 está se encerrando. "Em 2013, teremos um cenário consolidado dessa nova tecnologia (Proconve P7), no qual não haverá estoques de modelos anteriores e toda a produção, e as vendas de todas as marcas terão um mesmo padrão. Outro fator potencial a ser trabalhado para impulsionar nosso mercado é a criação de um programa estruturado para renovação da frota. Com isso, serão criados benefícios para as empresas, haverá um aumento da eficiência logística do País, melhorias no aspecto ambiental, com redução no consumo de combustível e dos índices de emissões; além de benefícios em termos de segurança, com potencial para redução de acidentes", diz.

MAN

Os estoques de caminhões Euro 3 que podiam ser vendidos pelas montadoras às concessionárias até o dia 30 de março, duraram até meados do ano. O receio em relação às novas tecnologias levou muitos frotistas a dar preferência pelos modelos com a tecnologia anterior. O preço também é um fator importante: os novos caminhões custam de 8% a 15% a mais, variando de acordo com o modelo e a

marca. "No primeiro semestre, vendia-se mais Euro 3 que Euro 5. Isto devido ao medo da tecnologia. É preciso levar em conta que, apesar dos preços mais altos (do veículo e do combustível) a nova legislação traz muitos ganhos à sociedade, reduzindo os níveis de emissão de poluentes", afirma João Hermann, gerente de Marketing de Ônibus e Caminhões da MAN.

A desaceleração econômica e a redução do crédito, aliadas à chegada do Euro 5, foram responsáveis pela retração do mercado brasileiro de caminhões, de acordo com Hermann. A MAN oferece duas tecnologias para os clientes: SCR (Selective Catalytic Reduction), que precisa da adição do Arla 32, e EGR (Exhaust Gas Recirculation).

AGRALE

As vendas da Agrale tiveram queda de cerca de 20% nos primeiros nove meses de 2012, em relação a 2011. "Em razão de o segmento de atuação da Agrale ser o de caminhões leves e médios, nos quais o impacto de preço foi maior, a retração também foi maior. Outro aspecto é que as antecipações do final de 2011 e início de 2012 fez com que a retomada demorasse mais, e só começamos a notar na segunda quinzena de outubro", informa Silvan Poloni, gerente de vendas de veículos da Agrale.

A montadora também acredita que a situação do mercado brasileiro de caminhões tende a se estabilizar gradualmente. "A expectativa é de retomada gradual e lenta, o que começou a ser sentido somente em outubro. A previsão é fechar o ano de 2012 com 800 unidades comercializadas e o mercado brasileiro de 135 mil unidades. Para 2013, a expectativa é de que o mercado retome o seu volume de antes do Euro 5 e represente 150 mil unidades. A Agrale deve produzir mais de 1.000 unidades", informa Poloni.

Caminhões - Mercado Brasileiro

ANO	Unidades
2006	76.258
2007	98.498
2008	122.349
2009	109.873
2010	157.694
2011	172.902 (recorde)
2012	92.778 (*Janeiro-setembro)

Diesel S-50, Flua Petrobras e Lubrax Advento.

Agora, tudo o que o seu caminhão novo
precisa tem a qualidade que você confia.



BR **PETROBRAS**

O DESAFIO É A NOSSA ENERGIA

SAC: 0800 728 9001

*Certifique-se dos produtos exigidos pela tecnologia do motor do seu veículo.

A Petrobras é a sua maior parceira na estrada e tem a solução completa para os novos motores a diesel* que vai reforçar ainda mais essa parceria. O **Diesel S-50**, o **Flua Petrobras** (o ARLA 32 da Petrobras) e o **Lubrax Advento** garantem o melhor desempenho do motor e ainda reduzem os custos de manutenção. Tudo isso com a qualidade Petrobras que você já conhece. Mais informações e lista de postos no site www.petrobras.com.br

CENTRO CULTURAL PALÁCIO DOS TRANSPORTES

A Vila Maria ganha novo espaço cultural com programação para todas as idades

Por Katia Rocha | Fotos: Chris Ceneviva

Hoje, acredita-se que uma boa forma de provocar a mudança para melhor da sociedade brasileira é através da cultura. Isto se dá graças ao potencial transformador existente nesta, que promove o desenvolvimento social, amplia os horizontes do conhecimento, impulsiona a melhoria sociopolítica buscando a construção de uma experiência cidadã.

Por isso, a cultura, cada vez mais, é um valor a ser preservado e disseminado. Desta forma, o investimento em cultura é visto como prioritário para o fortalecimento da fibra social e, consequentemente, para o desenvolvimento do País.

Convictos dos benefícios sociais promovidos pela cultura, o setor de transporte de cargas vem, há longos 20 anos, buscando uma forma de proporcionar atividades culturais à comunidade. Graças ao Programa de Ação Cultural do Governo do Estado de São Paulo, o sonho de tantos anos conseguiu transformar-se em realidade. Em 30 de agosto de 2012, o Centro Cultural Palácio dos Transportes (CCPT) foi inaugurado oficialmente em uma noite composta por diversas atrações culturais. Iniciativa conjunta da NTC&Logística e do SETCESP, o CCPT ocupa os espaços em comum do edifício Palácio dos Transportes Cargas com atividades culturais diversas, que potencializam sua capacidade e o torna um ponto de encontro cidadão.

Na ocasião do lançamento, o Presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, afirmou: "É uma satisfação muito grande poder participar do lançamento do Centro Cultural Palácio dos Transportes; um sonho acalentado por muitos anos que torna-se realidade. Hoje temos a oportunidade de compartilhar este prédio,

CULTURA – DEFINIÇÃO

A cultura, segundo a UNESCO, é entendida como o conjunto de características distintas espirituais, materiais, intelectuais e afetivas que caracterizam uma sociedade ou um grupo social. Vai muito além das artes e das letras; engloba os modos de vida, os sistemas de valores, as tradições e as crenças.





que foi construído com recursos dos transportadores, com a comunidade. Esta é a contribuição que o setor dá para a sociedade.” Já Francisco Pelucio, Presidente do SETCESP, disse: “Realmente é um sonho de vinte anos sendo realizado. Com a abertura do prédio (que todas acreditam ser do poder público) para a área cultural, poderemos fazer o bem para região. Acredito que este é um projeto de sucesso, que só o tempo poderá demonstrar o tamanho. Eu espero que seja do tamanho do Maracanã.”

Vale aqui ressaltar que, se não fosse o apoio das empresas de transportes de cargas, este sonho não se tornaria uma realidade. Graças ao patrocínio das empresas Atlas, Expresso Mirassol, Jamef, Rápido 900 e Utilíssimo, o CCPT pode dar inicio as suas atividades e partir em busca da concretização de seus objetivos.

O CCPT busca estabelecer um contato mais próximo da comunidade de seu entorno através da arte e da cultura, de modo a contribuir para o desenvolvimento humano da região. O Centro Cultural Palácio dos Transportes quer assumir o papel de mediador entre a cultura, a arte e a população, levando manifestações culturais para pessoas mais distantes dos bairros centrais.

A implantação do CCPT atende aos princípios

da democratização da cultura, colabora com a descentralização de equipamentos e leva uma programação cultural de qualidade gratuita aos moradores de bairros com pouca oferta cultural.

PROGRAMAÇÃO CULTURAL

Com uma programação voltada para a comédia e as formas mais populares da cultura, o CCPT disponibiliza diversas atividades organizadas em cinco programas que abrangem crianças, adolescentes, jovens, adultos e terceira idade.





AO AR LIVRE (TEATRO | CIRCO | MÚSICA | DANÇA)

Este programa conta com espetáculos realizados ao ar livre, durante o final de semana ou nos finais de tarde durante a semana, na área externa do Palácio dos Transportes. O objetivo deste programa é aproximar a comunidade do entorno às mais diversas formas de cultura. Busca despertar o sentimento de apropriação deste novo espaço cultural visando à formação de plateia.

NO TEATRO (TEATRO | CIRCO)

O objetivo deste programa é propiciar à comunidade a oportunidade de apreciar um espetáculo teatral de qualidade, aproximando-a desta forma de linguagem. É composto por apresentações de um espetáculo que são realizados no auditório A para escolas e instituições benfeicentes da região.

CURTA SEU ALMOÇO! (CINEMA)

Programa voltado para a difusão de filmes de curta-metragem. Conta com duas horas de exibição de curtas por dia durante toda a semana. Programado para o horário do almoço, tem como público alvo os trabalhadores da região.

EXPO ARTE (ARTES PLÁSTICAS)

Exposição de artes plásticas e fotografia. Com média de três meses de duração, as mostras estarão disponíveis para visitação no anexo ou no sétimo andar.

ATELÊ CULTURAL (LITERATURA E ARTES)

Este programa busca a aquisição de novos conhecimentos e vivências através do contato direto com os mais diversos tipos de linguagens artísticas, técnicas e ideias. Para isso serão desenvolvidas atividades e oficinas culturais que são voltadas para as artes plásticas e o estímulo à leitura.

Mas engana-se quem acredita que as atividades culturais do CCPT ficarão limitadas ao Edifício Palácio dos Transportes. Para 2013, estamos preparando uma programação volante que levará cultura a locais que até então não recebem este tipo de ação como postos de gasolina, terminais de cargas e outros. Fique ligado na nossa programação no site: ccpt.org.br.



ATIVIDADES REALIZADAS

Programa Ao Ar Livre – Espetáculo Canto a Canto – 23 de agosto de 2012

Em busca de apresentar as atividades desenvolvidas pelo CCPT, organizamos um evento intimista para colaboradores e vizinhos do Palácio dos Transportes. O objetivo deste encontro foi aproximar este público, que está nos arredores, das atividades promovidas pelo CCPT. Por isso, a escolha pela intervenção Canto a Canto do grupo teatral As Graças. Trata-se de uma intervenção com poesias e músicas de autores nacionais. Em uma caixinha encontram-se poesias que ao serem sorteadas são declamadas seguida por uma canção. Um delicado presente para cada participante.

Lançamento oficial – 30 de agosto de 2012

A noite de lançamento do CCPT foi marcado por uma agradável mistura de atrações culturais. O público participante pode apreciar a música de câmara do grupo SoPra Trio que inspirou a pintura ao vivo produzida pelo artista plástico Achiles Luciano. Além da música e da pintura, tivemos o lançamento da exposição de fotos do renomado fotógrafo Sérgio Chvaicer, que ficou em cartaz até dezembro de 2012, e do segundo volume da Coleção Memórias escrito por J.G. Vantine.

Programa ExpoArte – Exposição fotográfica Sobre Rodas – de 30 de agosto a 15 de dezembro de 2012

Com mais de 40 anos de experiência, o renomado fotógrafo da área automobilística, Sérgio Chvaicer, fez da sua paixão de infância por automóveis a sua profissão. Com a sua experiência e técnica, ocupa um prédio de 2.500 m², com estúdios especializados em caminhões, carros, tratores e motocicletas. As grandiosas produções evidenciam com fidelidade a imponência dos veículos fotografados. Na exposição Sobre Rodas puderam ser apreciadas vinte de suas melhores fotos.

Programa Ao Ar Livre – Abertura pública – 15 de setembro de 2012

Para a abertura pública do CCPT organizamos um evento com o que há de melhor em teatro de improviso e samba na cidade de São Paulo. Com

ampla divulgação na comunidade e em redes sociais, esta ação gratuita foi um marco nas atividades culturais na região da Vila Maria em São Paulo. A manhã começou com um dos espetáculos de humor de maior sucesso da cidade, o Jogando no Quintal. Para fechar em grande estilo, uma apresentação da bateria da Escola de Samba Unidos de Vila Maria.

Programa No Teatro – Espetáculo Os 3 Porquinhos – 10 e 11 de outubro de 2012

Para comemorar o Dia das Crianças, o CCPT organizou uma programação especial com quatro apresentações do programa No Teatro. Nos dias 10 e 11 de outubro, mais de 800 crianças da escola pública Horácio Lafer, na Vila Maria, puderam apreciar uma releitura hilária do clássico Os 3 Porquinhos no espetáculo montado pela Cia La Plat du Jour. Em uma pesquisa rápida com os participantes, pudemos perceber que cerca de 70% destes nunca haviam assistido um espetáculo teatral. Este programa faz parte do fomento a formação de público e democratização de acesso a cultura.

Programa No Teatro – Espetáculo Pés Descalços – 08 de novembro de 2012

Dando continuidade ao fomento a formação de plateia, em novembro o CCPT organizou uma nova edição do programa No Teatro com espetáculo Pés Descalços do Morpheus Teatro. Nesta data, atendemos cerca de 500 crianças de EMEI Lourenço Filho. Pés Descalços é um espetáculo de teatro de animação voltado para o público infantil que fala, de forma simples, da beleza do encontro, da aceitação do outro, do despojar-se de ideias preconcebidas, da força da imaginação e do ato criativo.

Atividade especial – Formatura PROERD – 03 de dezembro de 2012

Diante da importância do desenvolvimento de atividades que estimulem a cidadania, o CCPT cedeu suas instalações para a formatura dos alunos da escola pública Horácio Lafer no Programa Educacional de Resistência às Drogas e à Violência (PROERD). Na ocasião estiveram presentes, além dos alunos e corpo docente, pais, familiares e polícias militares que ministraram o curso contra as drogas e violência.



Profissionalização Sustentabilidade Fortalecimento do Setor

Com esse foco, através de projetos, eventos e cursos, a Fetcemg trabalha para garantir um transporte seguro e sustentável visando o desenvolvimento do setor de transporte rodoviário de cargas.

Conheça mais sobre cada ação no novo site:
www.fetcemg.org.br

Com você vamos mais longe.



Aguarde: Agosto de 2014, 16º Encontro Mineiro dos Transportadores Rodoviários de Cargas/MINASTRANSPOR, no Expominas, em Belo Horizonte.



Av. Antônio Abrahão Caram, 728 | Bairro Pampulha
Belo Horizonte - MG | Cep: 31275-000 | (31) 3490-0330

NTC&LOGÍSTICA





PRESENÇA: ATIVIDADES 2012
SERVIÇOS - BALANÇO 2012

NTC&Logística roda o brasil com fóruns, debates e palestras sobre o setor

A Lei 12.619 foi o principal tema debatido pela entidade, que levou esclarecimentos e informações atualizadas aos seus associados

Por Renata Cerolini

O ano de 2012 foi muito movimentado para a NTC & Logística. Com novos formatos de eventos, reuniões, seminários, audiências, viagens e debates, a equipe técnica foi a campo para oferecer ao associado todo apoio necessário para o desenvolvimento de seus negócios.

Foram meses de intenso trabalho, com viagens de norte a sul do país, para debater temas ligados ao transporte rodoviário de cargas, principalmente sobre a nova regulamentação da profissão de motorista, com a Lei 12.619, que entrou em vigor este ano.

Com o principal objetivo de defender as ideias e os interesses das transportadoras, a NTC&Logística também realizou seminários técnicos e empresariais, onde abordou temas, como produtos perigosos, cronotacógrafo, entre outros.

"A busca constante pela informação e conhecimento é o que move a NTC&Logística a percorrer todo o país e levar ao associado o serviço que ele espera. Cada vez mais nossa associação é reconhecida pelas empresas e pela mídia como uma entidade nacional séria, com elevado perfil técnico e que representa de maneira legítima as expectativas do transporte rodoviário de cargas brasileiro, afirma Dimas Barbosa Araujo, diretor executivo de comunicação social e novos projetos da NTC&Logística.

FÓRUM DE DEBATES ITINERANTE COMJOVEM CONVIDA



Com novo formato, mais dinâmico e interativo, o Comjovem Convida ganhou o modelo de debates este ano e percorreu 15 cidades brasileiras. Com o nome Fórum de Debates Itinerante – Comjovem Convida, o evento reuniu jovens empresários ligados ao transporte

rodoviário de cargas, especialistas, representantes sindicais e demais convidados.

Segundo Dimas Barbosa Araujo, a grande novidade deste ano foi a mudança de formato dos eventos itinerantes pela primeira vez em oito anos. "Em vez de palestras convencionais, tivemos painéis de debates que proporcionaram ao público participação direta na dinâmica do evento, interagindo com os palestrantes e sanando todas as suas dúvidas".

Com o tema principal focado em Gestão e Operação de Frota, Aumento da Produtividade e Redução de Custo e Tecnologia da Informação, a NTC&Logística contou com a participação de especialistas das áreas econômica e jurídica para fomentar a discussão de assuntos relevantes ligados à gestão de empresas do setor.

A nova legislação que regulamenta a profissão de motorista também foi bastante abordada durante o Fórum. O diretor jurídico da entidade, Marcos Aurélio Ribeiro, e a gerente jurídica, Gildete Menezes, estiveram presentes em grande parte dos eventos, assim como o assessor jurídico Narciso Figueiroa Júnior, que procurava responder às dúvidas dos empresários presentes.

O evento foi muito elogiado pelos coordenadores regionais, como destacou Pollian Ribeiro Callenzane, do Espírito Santo: "O Fórum de Debates Itinerante é muito enriquecedor para os integrantes da Comjovem, pois a partir dele podemos ter um panorama geral dos assuntos tratados, trazer à nossa realidade e aprimorar os serviços oferecidos".

Em cada cidade, um representante da Comjovem Nacional também esteve presente nos eventos. "Estamos levando o debate ao maior número de cidades possível. Quanto maior for o diálogo entre as empresas transportadoras e os sindicatos locais, mais efetivo será o trabalho da NTC&Logística para o setor", explicou Baldomero Neto, coordenador da Comjovem Nacional. As vice-coordenadoras, Ana Jarrouge e Roberta Fiorot, ressaltaram o amadurecimento dos jovens integrantes da comissão. "Em 2012 tivermos público altamente qualificado em todas as edições. Empresários, técnicos, fornecedores, embarcadores e profissionais de diversas áreas ligados ao setor de transportes de todas as gerações, atenderam o convite da Comjovem para ampliação do conhecimento e o debate saudável de idéias", conclui Dimas Barbosa Araujo. O projeto Fórum de Debates Itinerante - ComJovem Convida, superou todas as expectativas em termos de qualidade técnica e afluência de público. Teve o incondicional apoio das entidades de classe regionais e o patrocínio da Bridgestone/Bandag, MAN Latin America, Sascar, Totvs, BGM Rodotec, Cummins, Ourocard Visa e Petrobras.

FÓRUM DE SEGURANÇA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS



Em 2012, a sétima edição do Fórum aconteceu em Salvador, na Bahia. O evento, que contou com o apoio de Sindicato dos Transportadores de Cargas da Bahia – SETCEB – e patrocínio da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, teve como obje-

tivo provocar um amplo debate entre empresários, técnicos, integrantes do meio acadêmico e governo sobre as questões relativas à segurança com foco no transporte de cargas, vista de maneira global e integrada. Participaram da abertura do evento o presidente do SETCEB e anfitrião, Antonio Siqueira; o secretário adjunto da Segurança e Defesa Social do Estado da Paraíba, Airton Ferraz; chefe da Divisão de Repressão a Crimes contra o Patrimônio/DPF – departamento de Polícia Federal, Luis Flávio Zampronha de Oliveira, o superintendente da 10ª SPRF da Polícia Rodoviária Federal da Bahia, Inspetor George Silva Paim; o delegado titular da Delegacia de Roubo de Cargas da Bahia, Jean Silva Souza, representando o secretário de segurança pública da Bahia, Maurício Telles Barbosa; e o coronel Paulo Roberto de Souza, assessor de Segurança representando a NTC&Logística.

SEMINÁRIO EMPRESARIAL



Outra iniciativa marcante em 2012 foi a criação da série de eventos denominada Seminários Empresariais– O Transporte em Novo Tempo, que visitou cinco cidades e teve como tema de destaque a discussão sobre a Lei 12.619. A iniciativa contou com o apoio das empresas Autofax, Autotrac, Pirelli e Scania e Man Latin America. Para o presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, "é uma iniciativa nova, que mostrou uma ótima aceitação do público. Quanto mais abordarmos as mudanças do setor, melhor informados e atualizados ficaremos", afirmou.

São José do Rio Preto, Rio de Janeiro, São Vicente, Salvador e Curitiba receberam o Seminário Empresarial – O Transporte Rodoviário de Cargas em Novo Tempo, que abordou as recentes mudanças do setor, principalmente os impactos da Lei 12.619, que regulamenta a profissão de motorista.

SEMINÁRIO TÉCNICO

Além dos empresários, as áreas técnicas das empresas de transporte rodoviário de cargas também precisam se manter atualizadas. Foi pensando nestas necessidades que a NTC&Logística realizou os sete encontros da edição 2012 dos Seminários Técnicos NTC&Logística. Os eventos tiveram como objetivo levar informações eminentemente técnicas, uma ferramenta de gestão voltada primordialmente para as empresas associadas. Os encontros aconteceram na sede da NTC&Logística, em São Paulo, e trataram temas, como: Sintia – Sistema Informatizado de Trânsito Internacional Aduaneiro, Produtos Perigosos, Cronotacógrafo , A Lei da Balança e Contratação de Autônomos no TRC.

II CONGRESSO TÉCNICO COMJOVEM



Com o apoio da CNT e da Fenatac, o II Congresso Técnico ComJovem, realizado pela Comissão dos Jovens Empresários da NTC&Logística, reuniu 60 jovens de todos os 25 núcleos.

Os presentes tiveram a oportunidade de conhecer a trajetória profissional de Marcelo Patrus, presidente da Patrus Transportes, que abordou as vantagens e desvantagens de gerir uma empresa familiar de grande porte, a importância da tomada de decisão em momentos de crise, entre outros assuntos.

O vice-presidente da NTC&Logística e presidente da Fenatac, José Hélio Fernande, falou sobre a importância do jovem na modernização e atualização das empresas de transportes de cargas, assim como o papel de Brasília e o peso da política nas decisões para o setor.

Para a vice-coordenadora da Comjovem Nacional, Ana Jarrouge, o evento de Brasília, em termos de conteúdo e conhecimento, é um dos melhores organizado pela Comjovem. "Temos a oportunidade de visitar o prédio da CNT e o Congresso Nacional, o que nos auxilia na aproximação da vida política. A cada ano as pessoas amadurecem mais, o nível de discussão e a troca de ideias evoluem, e sentimos este crescimento em cada jovem participante. E esse é o papel da Comjovem, proporcionar crescimento aos jovens empresários do setor", reforçou Jarrouge. No encerramento, o presidente, Flávio Benatti, congratulou o coordenador e as vice-coordenadoras da Comjovem Nacional - Baldomero Neto, Ana Jarrouge e Roberta Fiorot, respectivamente – e os ex-coordenadores e vices, André Ferreira, Roberto Mira Junior e Tayguara Helou, que hoje fazem parte da diretoria da NTC&Logística nos setores para jovens empresários. "Confesso que estou muito orgulhoso e satisfeito. O que nós temos visto é o crescimento permanente da Comjovem, com uma maturidade incrível, com sucessores fantásticos, e com um grupo que com certeza trará desenvolvimento ao setor. Fico tranquilo em saber que o setor será operado por empresas capacitadas e administradas por pessoas com o DNA da Comjovem", salientou Benatti.

O II Congresso Técnico Comjovem de Brasília teve o apoio da CNT e Fenatac, e o patrocínio da Autofax, Ford Caminhões, Man Latin America, Ourocard Visa e Scania.

XII SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRC

Ciente da necessidade do setor em debater a nova regulamentação da profissão de motorista com parlamentares e autoridades, o XII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado anualmente na Câmara dos Deputados, em Brasília, teve como tema principal a Lei 12.619 e suas implicações nas relações de trabalho. As duas palestras que compuseram o seminário abordaram "A Jornada de Trabalho do Motorista e Inovações

na CLT" e "Tempo de Direção e Inovações no Código de Trânsito Brasileiro, introduzida pela Lei 12.619/2012". O Seminário é realizado por iniciativa da Comissão de Viação e Transporte da Câmara e foi organizado pela NTC&Logística e pela Fenatac com o apoio institucional da CNT.

Durante seu discurso, Flávio Benatti, presidente da NTC&Logística, ressaltou: "A Lei 12.619 foi amplamente discutida pelo setor e por todos os envolvidos, inclusive pelo Ministério Público do Trabalho, e teve quatro anos e meio de muita conversa, de forma democrática e clara, com a realização de audiências públicas em todo país", lembrou Benatti. Ao final de seu pronunciamento, salientou que as empresas de transporte existentes hoje no país, em sua grande maioria, não conhecem o valor do seu passivo trabalhista. "Estamos trabalhando para que haja um período de fiscalização corretiva, para que todos possam se adaptar. A lei é uma renovação para o setor e as empresas precisarão sair da zona de conforto e, consequentemente, normatizar todos os seus serviços", concluiu. O procurador do trabalho do Ministério Público do Trabalho, Adélio Justino Lucas, apresentou um breve histórico da lei, explicando a importância de se conhecer a gênese da mesma.

O último palestrante da tarde, diretor da Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transportes Terrestres – CNTTT, Epitácio Antônio dos Santos, lembrou que as mudanças são necessárias. "Logicamente, a reação que está ocorrendo de alguns lados é normal. O nosso papel como líderes é saber administrar este período de transição. Com certeza, daqui a 10 anos, seremos lembrados como aqueles que ofereceram mais dignidade aos trabalhadores que representamos", finalizou Santos.

SIMPÓSIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRC



Em sua décima edição, o Simpósio de Responsabilidade Civil no Transporte Rodoviário de Cargas, realizado pela NTC&Logística, SETCESP e FETCESP, teve como tema "Análise das implicações da Lei 12.619/2012".

Juristas, magistrados, desembargadores e advogados debateram o TRC dentro da sua nova legislação reguladora, sob a Lei 12.619, de 30 de abril de 2012. O presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, citou a importância da nova lei para o setor de transportes, que ainda não era regulamentada, mas que já existia desde a década de 50. "Saímos de um cenário de total descontrole, para um momento de regulamentação com carga horária rígida, horas de descanso e mudanças no Código Nacional de Trânsito e CLT", afirmou Benatti.

O diretor jurídico da NTC&Logística, Marcos Aurélio Ribeiro, salientou que a Lei 12.619 tem um objetivo social, pois ela trará maior segurança a toda sociedade.

A última palestra do evento contou com a presença do ministro do Supremo Tribunal Federal, vice-presidente do Tribunal Superior Eleitoral e presidente do Instituto Metropolitano de Altos Estudos, Marco Aurélio Mello. O ministro parabenizou a criação da nova legislação e lembrou que "quando surge uma nova lei, e ao se acreditar que é possível ter dias melhores no Brasil mediante esta nova lei, é comum que haja diferentes interpretações sobre a mesma".

V ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM



Realizado no Estado de Pernambuco, com o apoio do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado de Pernambuco (Setcepe) e da Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste (Fetracan), o V Encontro Nacional da ComJovem teve sua programação voltada à interação do empresariado do setor de transporte de carga e suas famílias, para celebrar mais um ano de sucesso e grandes realizações.

O engajamento de todos os jovens participantes dos núcleos regionais e do trio de coordenadores da comissão Nacional foi lembrado pelo presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti. O coordenador da Comjovem Nacional, Baldomero Neto, agradeceu a participação de toda a equipe envolvida na realização dos eventos da Comjovem: "sem eles nada disso seria possível", salientou.



EXPOSIÇÃO NOVAS TECNOLOGIAS PARA O TRC

Com o patrocínio das empresas Bridgestone/Bandag, Ourocard-Visa, Man Latin America, Cummins, Ford Caminhões, Hyundai Caoa, Iveco, Omnilink, Petrobras, Pireli, Scania e Techis Intelligent Solutions, os participantes puderam conhecer a "Exposição Novas Tecnologias para o TRC", onde conferiram as últimas novidades na área tecnológica para o setor de transportes.

PALESTRAS

"DECOLANDO PARA O FUTURO"

O premiado professor da Fundação Getúlio Vargas, Glauco Cavalcanti, fez uma analogia entre sua paixão pelo voo livre e seu conhecimento sobre o mundo corporativo, que resultou no livro "Empreendedorismo – Decolando para o Futuro". Cavalcanti falou de determinação - esforço para colocar os projetos em prática; atitude empreendedora - aquele que idealiza e realiza visões; posicionamento estratégico – desenvolver atividades diferenciadas frente à concorrência e saber identificar as situações antes de elas serem solicitadas pelo consumidor. O palestrante interagiu bastante com a plateia, criando quatro equipes de asa-delta fictícias, que podiam escolher qual caminho seguir durante um voo.

A MÁGICA CHEGOU AO TRC

A palestra "Profissionais que dão um Show", de Bianko, foi muito aplaudida pelo público, que interagiu e deu boas risadas. Há 25 anos como artista profissional, ele já esteve quatro vezes no Programa do Jô, é pesquisador de humor e do "comportamento positivo" e direcionou sua apresentação para o tema: "como transformar o talento pessoal em sucesso profissional".

O palestrante também tratou a persistência e a paixão, cada uma com um número de mágica ou uma piada durante os intervalos. "Um dos segredos do sucesso é a persistência. Acredito que ninguém faz sucesso sem antes ter no mínimo 10 mil horas de trabalho, o que dá quase seis anos, e sem paixão. É preciso ter paixão, ter prazer no que se faz", finalizou Bianko.

AS AVENTURAS DE CLAYTON CONSERVANI EM "LIMITES EXTREMOS"

O jornalista, aventureiro e apresentador do programa "Planeta Extremo", do Fantástico, Clayton Conservani, finalizou o ciclo de palestras do encontro. Com o tema "Limites Extremos", Conservani transmitiu uma mensagem positivista à plateia, de forma bem humorada. Durante sua palestra, temas como tomada de decisão, foco, pensamento positivo e força de vontade fo-

ram muito abordados, sempre tendo como exemplo suas aventuras pelo mundo, como as expedições ao Monte Aconcágua, Monte Everest, Monte Mackinley, Maratona na Antártica, Maratona no Deserto do Saara, entre outras.

BALANÇO DAS ATIVIDADES COMJOVEM

No último dia de evento, as vice-coordenadoras da Comjovem Nacional, Ana Carolina Jarrouge e Roberta Fiorot, lideraram a apresentação do balanço das atividades realizadas em 2012 pelos 25 núcleos regionais. Diferentemente dos anos anteriores, os coordenadores regionais participaram do balanço por meio de dois vídeos apresentados ao longo da manhã, onde abordaram as principais características de suas regiões, bem como as atividades realizadas.

Roberta Fiorot lembrou a todos que a Comjovem está, desde o ano de 2011, engajada em campanhas sociais junto à NTC&Logística, como é o caso da Campanha do Agasalho, que neste ano teve adesão de todos os núcleos e arrecadou mais de seis mil peças e diversas cestas básicas.

JANTARES FESTIVOS

Para promover a união e festividade no V Encontro, a empresa Hyundai Caoa patrocinou o show do jantar de boas-vindas, com o tema: "Noite Dourada". Já, a Man Latin America ofereceu aos participantes um clima típico de Pernambuco na festa de encerramento, com a tradição do Frevo, Cordel e Folia. A "Noite do Cordel Encantado" foi embalada por músicas regionais executadas pelo renomado Maestro Spok que foi acompanhado por um grupo de dança local.



XV PRÊMIO NTC FORNECEDORES DO TRANSPORTE / MEDALHA DE MÉRITO DO TRANSPORTE



Seguindo uma tradição de anos, a NTC&Logística finalizou 2012 em grande estilo, promovendo uma bela festa para a entrega do Prêmio NTC Fornecedores do Transporte e da Medalha de Mérito do Transporte NTC&Logística, realizada no dia 04 de Dezembro no HSBC/Brasil, em São Paulo.

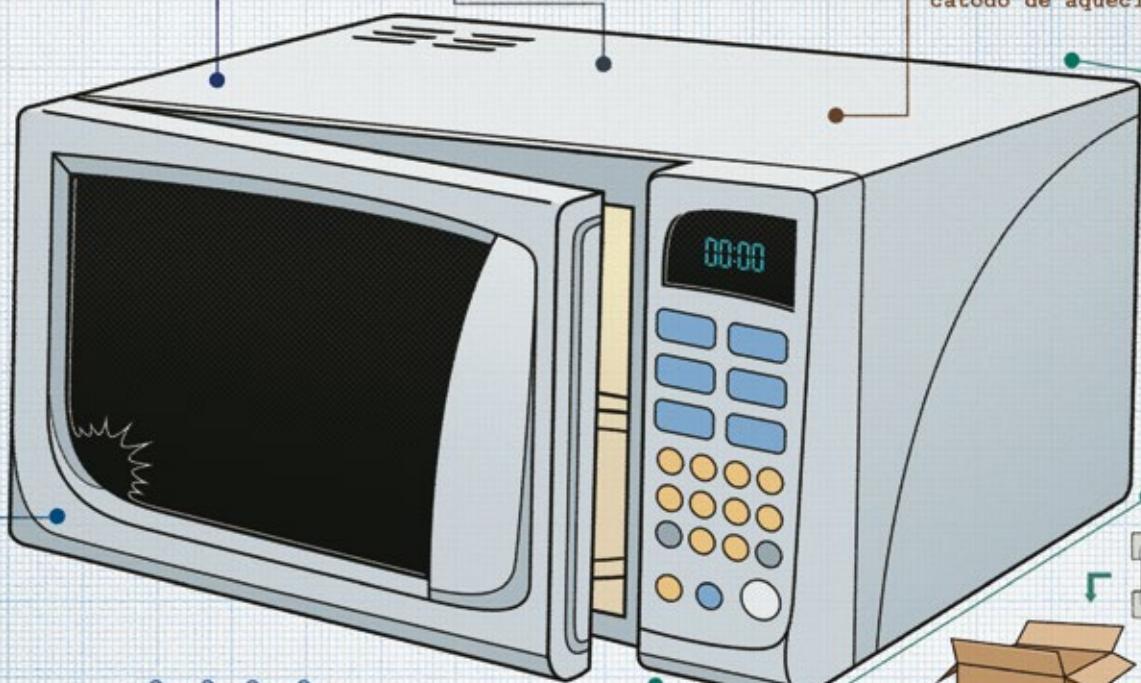
Em 2012, os agraciados com a Medalha, concedida pelo Conselho Superior da Entidade a pessoas físicas e jurídicas que se destacam por ações em benefício do transporte brasileiro, foram os empresários do setor de transportes, Francisco Megali, Antônio Luiz Leite, Emílio Mosca Pai, José Pedro de Oliveira Lopes, além do engenheiro Gerard Lesbazeilles, o precursor do GPS (Global Position System) no Brasil. Eduardo Rebuzi, filho do empresário falecido este ano, Haroldo Rebuzi, recebeu a Medalha de Homenagem em memória de seu pai. Já a décima quinta edição do Prêmio NTC Fornecedores do Transporte, premiou fornecedores das seguintes categorias:

Melhor Marca de 2012: Petrobras Distribuidora;
Concessionária de rodovias: AutoBan CCR;
Montadora de caminhões pesados: Volvo;
Rastreador eletrônico: Autotrac;
Fabricantes de motores diesel para caminhões pesados e semipesados: Mercedes Benz;
Fabricantes de pneus: Michelin;
Montadora de caminhões médios e semipesados: Mercedes Benz;
Corretora de seguros de carga: Pamcary;
Rede distribuidora de combustível: Petrobras Distribuidora;
Montadora de veículos semileves e leves: Mercedes Benz;
Fabricantes de carrocerias ou implementos: Randon;
Fabricantes de motores diesel para caminhões leves e semileves: Mercedes Benz;
Fabricante de banda de rodagem e tecnologia para recuperação de pneus: Bandag.



História

O forno de micro-ondas foi inventado em 1946. A aplicação das ondas com essa função foi descoberta por Percy Lebaron Spencer, que, certa vez, diante de um magnétron, observou que a barra de chocolate em seu bolso começou a derreter.



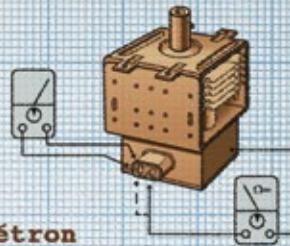
Micro-ondas

As micro-ondas são ondas eletromagnéticas com comprimentos de onda maiores que os dos raios infravermelhos, mas menores que o comprimento de onda das de rádio. Seu comprimento de onda varia de 1 m (0,3 GHz de frequência) até 1 mm (300 GHz de frequência), com intervalo equivalente às faixas UHF, SHF e EHF.



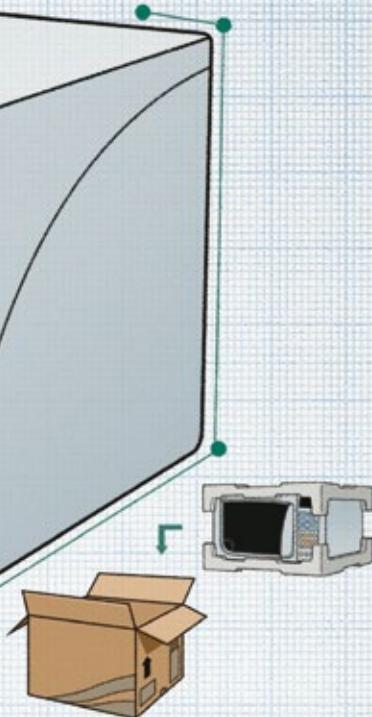
Perigos

Metais são perigosos: qualquer objeto de metal pode criar um arco elétrico (faísca) dentro do forno de micro-ondas, isso inclui peças de faqueiro e papel alumínio.



Magnétron

O magnétron é a válvula eletrônica responsável pela geração de energia no forno de micro-ondas. É constituído por um ânodo cilíndrico, composto de cavidades que se encontram no eixo de um cátodo de aquecimento.



Transporte

Fornos de micro-ondas são transportados em caixas de papelão, com auxílio de estruturas de isopor, que evitam o deslize dentro das caixas e possíveis quebras. O prato giratório vai separado do produto, dentro da caixa.

A gente estudou muito o seu negócio para escolher nossos novos motores.

Caminhões sob medida.



**Caminhões Volkswagen equipados
com o novo motor MAN. Os únicos
que dispensam o uso do ARLA.**



- **Tecnologia EGR, que dispensa o uso do ARLA 32.**
- **Motor mais potente, mais econômico e com melhor custo-benefício.**
- **Motor presente nos Caminhões Volkswagen de 190 a 280 cv.**
- **VW Constellation 24.280 Advantech, novo líder de vendas Euro 5.**

Respeite os limites de velocidade.
Imagens meramente ilustrativas.



Uma marca da MAN Latin America.
www.man-la.com

Caminhões sob medida.



Equipe NTC&Logística presta suporte de qualidade aos associados

Entidade está presente em todas as esferas públicas representando o setor e o associado

Renata Cerolini

Entidade de grande representatividade no setor de transportes, a NTC&Logística trabalha constantemente em prol de seu associado, no desenvolvimento de pesquisas, análises, novos projetos e muitos outros meios que possam subsidiá-los na busca por uma gestão empresarial de sucesso.

A área de estudos econômicos, por meio de tabela de custos operacionais e análises do mercado, está presente no dia-a-dia das empresas e disponível para desenvolver cursos e palestras customizadas, de acordo com as necessidades de cada associado e demandas do mercado.

Além disso, com as equipes das áreas jurídica, internacional, produtos perigosos, segurança e com sua representação em Brasília, a NTC&Logística monitora as mudanças no setor, prestando assessoria e representando os interesses do associado.

Veja a seguir os principais assuntos estudados e debatidos por cada uma das áreas do time da NTC&Logística em 2012, por onde estiveram e de que maneira representaram os interesses do setor junto às autoridades e órgãos públicos:

TÉCNICO-ECONÔMICO

Coordenado pelo diretor técnico executivo, Neuto Gonçalves dos Reis, o departamento técnico-econômico da NTC&Logística (DECOPPE) participou ativamente dos eventos regionais da Comissão de Jovens Empresários – Comjovem, com palestras sobre “Tarifas, Custos e Fretes”. Em 2012, o setor comemorou a aprovação da Lei 12.619, que regulamentou a profissão de motorista profissional no país. A partir da promulgação da Lei, o DECOPPE realizou um intenso trabalho para elaborar tabelas de custos do transporte de cargas a granel e internacional, que pudesse auxiliar os associados no cumprimento da legislação e no reestabelecimento de tabelas de preços atualizadas. Além destas tabelas, foram realizados estudos sobre os impactos que a Lei 12.619 pode gerar sobre os mais variados segmentos do transporte.

O DECOPPE participou, também, das reuniões da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que trataram, entre outros assuntos, a proibição da inclusão de eixo auxiliar veicular em semirreboques com comprimento igual ou inferior a 10,5 m, dotados ou não de quinta roda, os conhecidos “bitrens”.

JURÍDICO

O principal assunto que norteou as atividades do departamento jurídico dirigido pelo advogado Marcos Aurélio Ribeiro, foi a promulgação da Lei 12.619, que regulamentou a profissão de motorista profissional no país. Sua equipe rodou pelo país em diversos eventos, para esclarecer os principais pontos da nova lei a todos os associados. Também esteve presente em eventos realizados pela NTC&Logística, como os Seminários Empresariais, o XII Seminário Brasileiro do TRC, Simpósio de Responsabilidade Civil no TRC e os Fóruns de Debate Itinerante promovidos pela da Comjovem.

Outro destaque foi a Lei 12.249 que adiciona o artigo 5º na Lei 11.442, que estabelece o pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. O ano de 2012 foi marcado ainda pela reativação da Comissão de Assuntos Jurídicos da NTC&Logística (Comjur) sob a coordenação do assessor jurídico, Narciso Figueiroa Júnior. A Comjur tem discutido assun-

tos, como negociações coletivas e outras alterações na legislação que afetam o setor.

Em parceria com o DECOPE, o departamento jurídico da NTC&Logística acompanhou durante todo o ano a regulamentação no âmbito do Executivo dos bitrens, que consiste na proibição da conversão de equipamentos de sete eixos, de 19,80 m e 57 t, para nove eixos e 74 t. Segundo a gerente jurídica, Gildete Menezes, as combinações de veículos de carga de sete para nove eixos "além de inseguras e irregulares, podem concentrar carga excessiva sobre as pontes".

REPRESENTAÇÃO EM BRASÍLIA

Com subsede na capital do País, a NTC&Logística tem a possibilidade de estar próxima aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, e realizar trabalho de acompanhamento político forte junto aos organismos da administração federal. Um dos principais com acompanhamento permanente é o de Renovação de Frota, elaborado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). "Precisamos de políticas públicas de governo para que haja o fim dos caminhões mais antigos através da reciclagem, e não apenas ampliação da com simples entrada de veículos novos sem maiores preocupações. De nada adianta dar acesso ao crédito e financiamento se só colocarmos mais caminhões nas estradas e não tiramos os antigos delas. Uma política eficaz nessa direção é primordial", explica o presidente, Flávio Benatti.

A NTC&Logística participa, também, da Comissão do Conselho de Competitividade Setorial, no setor de transportes, do Plano Brasil Maior, em que discute diversos assuntos, entre eles a criação dos pontos de parada nas rodovias a cada 200 km.

Essa participação é fundamental para que o setor de transportes seja ouvido de maneira efetiva durante as intensas discussões provocadas em Brasília", salienta Benatti.

LOGÍSTICA E PORTOS

Entre os muitos assuntos pela entidade através de seu departamento de logística e portos, mereceu grande destaque a demora no processo de lacramento dos contêineres nos portos, o que dificulta a embarcação de carga nos caminhões, aumentando as filas e prejudicando o cumprimento da Lei 12.619. O assessor da presidência, Marcelo Marques da Rocha, participou de várias reuniões sobre essa questão com a Associação Brasileira de Terminais Retro Portuários Alfandegários – ABITRA, Conselho de Autoridade Portuária – CAP,

Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Coordenação-Geral de Administração Aduaneira – COANA e Comitê Gestor dos Portos e Aeroportos de São Paulo – Comus – da Associação Comercial de São Paulo – ACSP.

PRODUTOS PERIGOSOS

A NTC&Logística mantém uma área específica para atender o associado que atua neste segmento. Esta área tem como objetivo orientar e auxiliar as empresas a cumprirem com todas as exigências da lei, evitando possíveis deslizes que podem gerar até 53 tipos de infrações.

No site da NTC&Logística estão à disposição do público vídeos técnicos que podem ser usados como fonte de consulta, na medida em que orientam os interessados sobre as principais regras a serem seguidas.

Durante o ano de 2012, diversas palestras instrutivas foram realizadas, com intuito de sanar dúvidas e evitar autuações às empresas transportadoras. A entidade tem representado os interesses do associado neste segmento, tanto no Congresso Nacional, como no IBAMA e na ANTT, por meio da defesa de uma única Licença Ambiental para Transporte de Produtos Perigosos, visando a facilitar o cumprimento das normas, que hoje são específicas por Estado.

TRANSPORTE INTERNACIONAL

A Comissão Permanente de Transporte Internacional da NTC&Logística (COMTRIN), dirigida por Ademir Pozzani, e liderada por Sonia Rotondo, diretora executiva da NTC&Logística para essa área, realizou, ao longo do ano, inúmeras reuniões. Com a presença do Governo Federal, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Delegacia da Polícia Rodoviária Federal – DPRF, do Ministério dos Transportes e da Secretaria da Receita Federal do Brasil que discutiram, entre outros temas: conta-frete; fiscalização no transporte rodoviário internacional de cargas; restrições à importação do governo argentino; multas aplicadas a empresas brasileiras por autoridades de países vizinhos; seguro internacional; tempo de direção e jornada de trabalho; cabine dormitório; greves e trânsito aduaneiro.

Muitos destes assuntos tornaram-se propostas, que foram encaminhadas ao governo federal para avaliação. Visando a melhorar as relações entre os países do Mercosul, realizou-se um seminário para tratar o Sistema Informatizado de Trânsito Internacional Aduaneiro (SINTIA), que contou com a presença de representantes da Receita Federal e ANTT. O SINTIA

vem sendo tratado no âmbito do Comitê Aduaneiro do Mercosul (CT-2), e a expectativa é de que o Brasil implante o sistema a partir do primeiro semestre de 2013. Além disso, a COMTRIN participou de eventos na Confederação Nacional da Indústria, em São Paulo e Brasília, para discutir o Transporte Rodoviário Internacional, e esteve presente nos eventos promovidos pela Câmara de Logística Integrada da Associação de Comércio Exterior do Brasil (CLI/AEB), que contou com a participação de representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. A NTC&Logística também participa das reuniões dos conselhos de Competitividade de Comércio, Serviços e Serviços Logísticos do Programa Brasil Maior, instituído pela Presidência da República.

Dentre os eventos internacionais, a associação esteve presente nas reuniões da Câmara Interamericana de Transporte, em Buenos Aires (AR) e no Rio de Janeiro; reunião da Comissão de Acompanhamento do artigo nº 16, do ATIT, realizada na sede da ALADI, em Montevidéu; no encontro Bilateral Brasil/Peru, ocorrido em Cuzco, onde teve a oportunidade de estreitar o relacionamento com empresários peruanos, em busca de melhorias para as operações das empresas brasileiras; nas reuniões do Condesul e do SGT-5 – Transportes do Mercosul, realizadas em Buenos Aires, e nas reuniões do Encontro Ibero-americano, realizadas em Santiago do Chile e Braga, Portugal.

CIDADANIA – PROJETOS CULTURAIS

O ano de 2012 foi de muitas conquistas para a área de Cidadania e Projetos Culturais da NTC&Logística. O principal projeto da entidade saiu do papel, e no dia 15 de setembro foi inaugurado oficialmente o Centro Cultural Palácio dos Transportes (CCPT).

O espaço, uma iniciativa da NTC&Logística em parceria com o Setcesp, está instalado dentro do prédio Palácio dos Transportes, sede das duas entidades e da Fetcesp.

O CCPT, aos poucos, assume o papel de mediador entre a cultura e a arte e a população, levando manifestações culturais para os moradores da região, com todas as atividades gratuitas. Com uma programação voltada para a comédia e as formas mais populares da cultura, o CCPT contará com diversas atividades organizadas em cinco programas. São eles: "Ao ar livre", "No Teatro", "Curta seu Almoço", "ExpoArte" e "Ateliê Cultural". Muitos destes programas ainda estão em fase de idealização, pois o Centro Cultural depende do patrocínio de seus apoiadores e de empresas parceiras.

O espaço busca oferecer atrações para o público de todas as gerações, desde crianças e adultos, até a terceira idade.

Para a montagem deste programa de atividades, o CCPT firmou parcerias com uma série de grupos atuantes nas áreas da música e artes cênicas, como Jogando no Quintal, Le Plat du Jour e La Mínima. Além desses grupos já consagrados, outros serão convidados esporadicamente para pequenas temporadas, com espetáculos nos finais de semana.

O Centro Cultural Palácio dos Transportes tem coordenação geral e artística de Katia Rocha e consultoria técnica e artística de Maria Alice Gouveia. As empresas Atlas, Expresso Mirassol, Jamef, Rápido 900 e Utilíssimo foram as principais responsáveis pela viabilização financeira do projeto.

A área de Projetos Culturais lançou este ano o segundo volume da série Coleção Memórias, de autoria de J. G. Vantine, com dois livros ilustrados. "Contar a evolução da logística é um legado que ofertamos para as futuras gerações, para que o passado não se perca, para que o presente se aperfeiçoe e para que se construa um futuro mais consistente e promissor", explica Vantine, no início da publicação.

Um dos livros, "Nos caminhos da Logística", com prefácio de Júlio Fontana Neto, tem como objetivo contar um pouco da história do transporte de cargas e da trajetória da logística no país, para oportunizar que as novas gerações tenham acesso a essa história e dos fatos que fizeram o setor evoluir até os dias de hoje. O segundo livro do volume, "A Logística em Imagens", traz mais de cem páginas com fotos que retratam a diversidade da logística e todos os seus caminhos.

A série Coleção Memórias é uma realização da NTC&Logística, conta com o patrocínio da Bridgestone e Volvo e apoio da Lei de Incentivo à Cultura do Governo Federal.

Na área social, a NTC&Logística deu continuidade à Campanha Nacional do Agasalho, iniciada em 2011. Na sua segunda edição, em parceria com a Comjovem Nacional, a ação mobilizou todos os núcleos da Comissão de Jovens Empresários e arrecadou mais de 6.000 peças e diversas cestas básicas. "Sabemos que o Brasil tem um inverno rigoroso no Sul e parte do Sudeste, por isso realizamos desde o ano passado esta campanha. E ficamos muito felizes com os resultados obtidos, esperamos no próximo ano continuar crescendo em número de doações", afirmou o coordenador nacional da Comjovem, Baldomero Neto.

A produtividade da sua
empresa tem tudo a ver com
a ferramenta que você usa.



Tudo bem que o software de gestão para transportes utilizado pela sua empresa dá para o gasto. E por falar em gasto, você já fez as contas de quanto pode estar perdendo em produtividade ao longo do ano?

A BgmRodotec, especialista em softwares de gestão, desenvolveu o Sistema Globus, o mais completo e moderno software indicado para transportadoras de cargas e de passageiros, utilizado por cerca de 2 mil empresas. O Globus possui mais de 30 módulos integrados, que podem ser adquiridos separadamente. Esses módulos atendem, de forma simples e abrangente, a todas as necessidades administrativas e financeiras da sua empresa.

Com o Globus tudo se torna mais eficiente e simples. Como apertar um parafuso com a ferramenta certa.



A ferramenta certa para sua empresa.

0800 600 2255

comercial@bgmrodotec.com.br

www.bgmrodotec.com.br



BgmRodotec

SOFTWARE DE GESTÃO PARA TRANSPORTE

THE RULES FOR THE ROAD CARGO TRANSPORT MARK THE YEAR 2012

The Year 2012 was characterised by many facts that caused direct impact in the road cargo transport industry. Certainly, the most outstanding point was the enactment, in April 2012, of the Law 12.619, which rules the job of professional driver with relation of employment, creates the special workday for the aggregate driver and rules the driving and resting time for all drivers, including the autonomous ones.

In addition to the regulation for this industry, the Brazilian Government presented good news in August 2012, namely the Programme for Investments in Logistics, which forecasts the investment of about 200 milliard Brazilian Reais in railways, roadways, seaports and airports. With this programme, the Government has the intention to supply many decades of low investment in logistics and infrastructure, building an integrated plan to ensure the sustainable development of Brazil.

Other factors, like the start of assessment to the vehicles which don't comply with the restriction of lorries in Marginal Tietê (one of the main rapid transit avenues in São Paulo) and the beginning of the seventh stage of the Environmental Programme for Controlling the Air Pollution ('Programa Ambiental de Controle de Poluição do Ar', 'PROCONVE'), were also key factors for the changes to which the Road Cargo Transport Industry was submitted in 2012.

For commenting on these transformations and its impacts, we performed, in December 04, 2012, in the Headquarters of NTC&Logística, an interview with the President of NTC&Logística, of the Federation of Cargo Transport Companies of São Paulo State ('Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo', 'FETCESP') and of the section of Cargo in the Brazilian Confederation for the Transport ('Confederação Nacional do Transporte', 'CNT'), Flávio Benatti.

THE BRAZILIAN ECONOMY WILL GROW AGAIN IN 2013

After one weak-performance year (2.7% in 2011), the market prospects for 2012, especially after the crisis in Europe, are still for a low growth: about 1.57% in 2012, reaching, however, 4% in 2013.

The year 2012 may be marked also by the retraction of the primary surplus, inflation over the goal's centre and increase of the public expenditures.

Nevertheless, the level of employment may remain very high, and this fact may boost the consumption of the families.

Besides the low GDP, the prospects for 2012 are for an inflation over the goal, industrial retraction, decrease in the trade balance and a slight increase in the U. S. Dollar exchange value in relation to Real. For 2013, the prospect is again of an inflation over the goal, industrial recover, stable U. S. Dollar exchange and a decreasing trade balance. Still in this year, the automobile industry will likely react to the fomentations by the Brazilian government. The São Paulo Stock Exchange may start a recover process. On the other hand, the agriculture may hit a new record, finishing 2012 with a grain harvest higher than those of 2011. For 2013, the prospect is for a large increase in the harvest.

The long-term interest rates will remain, until the end of 2013, in the comfortable current level (7.25%)

WORLD CRISIS MAY SLOWDOWN THE GROWTH OF THE TRANSPORT INDUSTRY

As a midst-activity, the transport suffers immediately the consequences of the slowdown of the productive industries. It was one of the first industries to feel the impacts of the recession of 2008, and also one of the first industries to leave it.

In the end of 2008, the industry change suddenly from a process of recomposition of the freights, dispensation of little profitable customers and lack of lorries in the resales for a uncomfortable situation, in which the customers impose freight reduction, in a moment in which the costs were

not decreasing. On the contrary, the fixed and indirect costs per tonne started to grow due to the decrease of the transported volume.

Following the trends in the economy, the industry started a recovery in the second half of 2009. In 2010, the Road Cargo Transport Performance Index by DECOPE indicates a record growth of 17.2%. There were also conditions for recomposing the lag tariff, and the prospects of the entrepreneurs are for a good growth in the industry.

In 2011, despite of the slowdown of the brazilian economy, the transport remained growing and investing. However, the world crisis will likely perform a decrease in the growth rate of the GDP and, as a consequence, the growth of the industry in 2012.

According to data of the original series and ABCR, in the first nine months of 2012 the movement in the tool booths grew up to 2.29% in relation to 2011 and 9.16% in relation to 2010.

In the first nine months of 2012, due to the transition to the Norm Euro 5, the production of lorries decreased 40% in relation to 2011, and a retraction of 12% in the inner market of road supplies.

THE LAW NR. 12,619, FROM APRIL 30, 2012, AND THE RULES FOR THE PROFESSIONAL DRIVERS

The Law nr. 12,619/2012 states about the labour rules for professional drivers; changes the Brazilian Labour Code ('Consolidação das Leis do Trabalho', CLT) and the Law nr. 9,503/1997, for ruling and disciplining the workdays and allowed time for driving to the professional driver.

The following statements will become right for the professional driver, besides other dispositions in the Brazilian Constitution: I – Free access to programmes for professional formation and enhancement; II – healthcare for purposes of prophylaxis, therapy and rehabilitation, through the public health system (SUS); III – dispensation of responsibility before the employer in cases of patrimonial losses due to action of third-part agents, except in cases of deceit or sloth; IV – protection from the State against criminal actions during the professional work; V – reliably controlled workdays and driving time by the employer, who can use annotations in logbooks, slips or external worksheet, or reliable electronic devices installed in the vehicles, according to the choice of the employer; VI – mandatory insurance, paid by the employer, for the coverage of the personal risks that are inherent to the driver's activity, under the minimum value of ten times the minimum wages of his work category, or in a higher value defined in convention or collective work agreement.

According to the article #235-B, the duties of the professional drivers are the following: I – paying attention to the security conditions of the vehicle; II – driving the vehicle with expertise, caution, forwardness and complying with the principles of defensive driving; III – comply with the traffic law and, in particular, the norms about the driving and resting time; IV – being careful with the transported cargo and the vehicle; V – putting themselves at the disposal of the public authorities of inspection in the public roads; VI (vetoed); VII – submit themselves to the tests and control of dope and alcoholic beverage, instituted by the employer, with broad agreement by the employee.

The article #235-C states that the working time for drivers will be the same in the Constitution, i. e., eight daily hours and 44 weekly hours. The law establishes also one minimum interval, with the duration of one hour for the meal, and also one daily interval after eleven consecutive working hours and weekly rest of 35 hours, according to the 3rd Paragraph, in the article #235-C.

So, the 'waiting time' is created in the law, defined as the hours over the normal working time spent in loading and unloading, both in the sender and in the receiver, or for checking the transported goodies in fiscal or customs barriers, not included amongst the excedent hours.

For those who work in long distance travels, defined as those in which the professional driver remains outside the base of the company, headquar-

ters or branch, or their residence during more than 24 hours, the following guidelines must be complied: I – minimum interval of 30 minutes for resting after each four consecutive hours driving, with the possibility of fractioning the driving and resting time, if not completed the four consecutive driving hours; II – minimum interval of one hour for the meal, which may coincide with the resting time in the item I; III – daily rest of the driver, in which the vehicle must be parked, with the possibility of being complied in the berth of the vehicle or in a lodge owned by the employee, transport hirer, sender, receiver, or in a hotel, except in the case of having two drivers, according to the 6th Paragraph, in the article #235-E.

The 5th article of the Law nr. 12,619/2012 presents changes in the Law nr. 9.503, from September 23rd, 1997 (Brazilian Traffic Code), for adding the articles #67-A to #67-D, with statements about the driving time, understood as the period in which the driver is effectively driving the vehicle between the source and destination (4th Paragraph, article 67-A) and the mandatory resting times.

The new law changes the Brazilian Traffic Code, adding the statements about the minimum interval of 30 minutes for resting after each four consecutive driving hours, allowing to fraction the driving or resting time, if not completed the four continuous driving hours. The control of the driving time is under responsibility of the professional driver, who is also subject to sanctions if not complying with the resting times, including the penalties in the Brazilian Traffic Code (Law nr. 9,503/1997).

Although there are practical difficulties for complying the new legislation, the fact is that the Law nr. 12,619/2012 is a unprecedented progress in the relations between capital and work and brings a new rule to the professional drivers, with rights and duties which must be complied by all the interested parts.

SYMPOSIUM ABOUT THE CIVIL RESPONSIBILITY IN THE ROAD CARGO TRANSPORT INDUSTRY

The Symposium about Civil Responsibility in the Road Cargo Transport took place for the first time in 2002, in the city of Amparo. Opened with the purpose of approaching the Judiciary Power to the entrepreneurs, it is already a mark in the Cargo Transport Industry.

In 2012, the Symposium achieved its 10th edition. The event took place in September 28, in São Paulo, with lectures that focused the implications of the Law 12.619, from April 30, 2012. The goal of this meeting was debating criminal and civil aspects of the Brazilian Traffic Code. One of the themes included in the event was the civil and criminal responsibility of the transport, shipment and other agents in the Law.

As a recurring presence in these meetings since its first edition, the Minister of the Federal Supreme Court, Marco Aurélio Mello – even amidst one of the most awaited trials in Brazil, the Penal Action 470, most known as 'Mensalão' – was present and talked about the constitutionality of the waiting time imposed by the new law. Before his lecture, he was heard in an interview, in which he talk about the importance of events like this symposium, the implications and possible conflicts which may result from the new law, the difficulties of external control of the activity of the driver and, mostly, about the need of keeping the ethics, the addiction to the principles and honesty of purpose in all work relations in a bilateral way. .

THE NEW CHANGES IN THE DOCKETS AND JURISPRUDENTIAL ORIENTATIONS OF THE SUPERIOR COURT OF WORKING CAUSES

The Brazilian Superior Court of Working Causes (Tribunal Superior do Trabalho, TST), through the Resolutions #185 and #186/2012, disclosed in the DUJT, in December 25, 26 and 27, 2012, made many changes in the docketed jurisprudence, giving a new text to some dockets and jurisprudential orientations and editing new dockets, including processual and material law themes.

The TST changed the Docket #244, about the temporary stability of

pregnant women for declaring that the pregnant employee has the right to the temporary stability in the article 10, item III, subheading 'b', in the ADCT, even in the hypothesis of admission through fixed-time agreement. There was also a change in the Docket #378, about the temporary stability due to work accidents, for inserting the item III and establishing that the employee under a fixed-term work agreement has the right to the temporary assurance in the job, due to work accident, in the article 118 from the Law 8,213/1991.

The new redaction of the item I in the Docket #369 establishes the assurance of the temporary stability to the employee who is also union chief, even if the communication of the candidacy registre or election and tenure is performed out the legal time, when the notice to the employer, by any means, happens during the work hire term.

There was an ediction in the Docket #441, about the right to the prior notice, proportional to the service time, which will be only assured if the work agreement is rescinded starting on the issue of the Law 12,506, from October 13th, 2011.

The Docket #428 had its redaction changed, in order to dispose that the use of telematic or informatised instruments that are supplied by the company to the employee doesn't characterise per se a guard regime, but it may happen if the employer remains on duty, waiting at any time the call for the service during the resting time.

The Docket #277 by TST about the ultratividade of the normative clauses of the agreements or collective conventions was changed in order to determine that the conditions and benefits will integrate the individual work agreements and will only be allowed to have changes or being deleted through collective work negotiation.

The new Docket #443 states about the discriminatory dispensation of the employee with serious illness, including those with the HIV virus or other serious illness causing stigma or segregation, assuring the right to reinstatement, when the act of dispensation is invalidated.

The Docket #440 assures the right to the maintenance of health plan or healthcare, offered by the company to the employee, even when the work agreement is suspended due to help for accidental illness or retirement due to disability.

The Dockets and Jurisprudential Orientations has not a binding feature, not forcing the judicial lower instances to apply them, but prevent appeals to the TST, whose precipuous function is to uniformise the work jurisprudence.

The new jurisprudential changes in the TST represent increase of workers' rights with direct impacts in the costs of the companies. In some themes, the changes will cause more discussion than pacification of the disputes, because there are still stirs about interpretation of some legal norms.

RESTRICTIONS AGAINST THE LORRIES HARM THE SUPPLY ACTIVITIES IN SÃO PAULO

With the goal of improving the urban mobility in São Paulo, the City Hall currently performs actions for restricting the transit of lorries, especially in the peak times. In December 2011, the motorway Marginal Tietê was included in the list of urban roads to which the new rules apply. Despite of the statements performed by the Municipal Secretariat for Transports about the fulfillment of the expected results, these restrictions result also in supply problems for the city and jeopardises the transport companies that travel in these regions.

The rules started in June 2008 when the restriction against the heavy vehicles in an area of 100 km² in the Extended Centre of the City, the Maximum Zone of Restriction against the Transit of Lorries. In 2010, the restriction was also extended to other important roads of São Paulo. The restriction in Marginal Tietê and other motorways in the Small Road Ring was started in December 2011.

The urban cargo vehicles are free in full time in the restriction zone, if properly registered. According to the president of the Union of Transport Companies of the City of São Paulo and Region ('Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região', 'SETCESP'), Manoel Sousa Lima Júnior, this process is extremely bureaucratic and causes problems to the city and to the entrepreneurs, because even the properly registered urban cargo vehicles are fined, when travelling in this zone. More than ending the current process of registering, Lima Júnior believes that the Municipal Government should allow the 7.3 m long lorries for the deliveries.

CARGO TRANSPORT: DECREASE IN THE PRICES BOOST AN INCREASE IN THE PROFITS

Profitability. This is the main goal for those who work with cargo transport. There are many means to reach it, one of them being the weight of the implement. Structures with low specific weight tares allow a larger transported cargo volume, with consequent decrease in the costs of freight, without exceeding the limits established by the Law of Scales. Moreover, when the vehicle is travelling while empty or using only a fraction of the full cargo capability, the operational costs will also be lower, due to the lower fuel consumption and lower wastage of the set of brakes, tyres and suspension. Thus, the economic and operational performance encourages the use of aluminum in road implements.

This is what avers and quantifies a survey performed by ABAL (Brazilian Association of Aluminum) with the collaboration of NTC&Logistica about the economic advantages of using aluminum in bulk carriers and open body of dry cargo on chassis, with impressive data.

According to the survey, the difference of profitability is substantial. The monthly profit of one single aluminum bulk carrier is at least three times higher than those obtained with steel implements. After ten years operating, the additional profit allow, for example, the acquisition of almost three new aluminum semitrailers. This applies for only one vehicle. If the fleet of lorries will be considered, the advantage is even higher.

THE SECRETS OF A GOOD DISPLACEMENT

The service of residential and commercial displacement is a modality of transport and a business branch nationally and internationally recognized, since it fulfills a real needing of the customers, both individuals and legal entities.

The residential displacement is a specialisation of the road cargo transport, in the activity of displacement of the goodies that are part of some residence.

On the other hand, the commercial displacement is related to the physical displacement of the assets of some company (offices in general, shops, clinics, bank branches, insurance companies, hospitals, libraries, warehouses, entities of public direct and indirect management, etc.).

Both commercial and residential changes demand appropriate vehicle (boot), qualified team, use of specific packings for protecting the transported goodies and correct accomodation of the goodies inside the vehicles. They may sometimes require services of lifting and furniture storage.

The size of the goodies to be transported is done through the volume, in cubic metres, composed by all packed items, with regular accomodation, according to the mass of each item.

This kind of transport may be restricted to the municipality, intermunicipality, interstate or international.

POOR INFRASTRUCTURE AND REGIONAL UNEQUALITIES MAKE DIFFICULT THE EXPANSION OF THE AIR TRANSPORT

In Brazil, the share of the air transport in the total amount of transported goodies is about 0.4%, while more than 60% of the total amount of goodies are transported in the roadways, according to the Statistical Report

of 2012 of the brazilian condeederation of transports ('Confederação Nacional do Transporte', 'CNT'). The air transport is generally reserved to goodies with larger added value and fragile or perishable goodies.

According to Fernando Henderson, vice-coordinator of the technical chamber of air transport of NTC&Logistica, the most outstanding advantage of the air transport in comparison to other transport modes is the speed. The low-density goodies have also advantages with the air transport, due to the differences in the criteria of cubage. 'For example: a volume of 1 m³ with a mass of 150 kg, when transported by an aircraft, will cost as if it had a mass of 167 kg, while if it is transported by road vehicles the cost will be equivalent to 300 kg', explains Henderson.

The specialist points out, however, that the most prominent disadvantage in the air transport is the price: 'In the most part of the cases, the cost for transported kilogram is higher than in the other transport modes. In Brazil, the holds of the passenger aircrafts transport most of the goodies. The main reason for not having offer of cargo aircrafts is the economic unequality still present in the country, since most of the high value goodies is produced and stored in the Southeast Region'.

THE DOORS AND GATES OF THE INTERNATIONAL ROAD CARGO TRANSPORT

The year 2012, in the international sector of the road cargo transport industry, was marked by fenomenal events in all directions. Initially, in the first quarter, Argentina adopted the Antecipated Affidavit of Import (DJA), 'Declaración Jurada Anticipada de Importación'. This measure caused a uninterrupted growth in the enormous queues of lorries in the borders of Brazil with Argentina. Even with the movement of the representants of governments and companies, through appointments, seminars and business meetings, in pursuit of a solution for this issue, the waiting times in the border points were still growing.

Thus, the results from the first economic measures taken by the two leading members of Mercosul are yet a nuisance for the transport company. Due to the impact caused by these measures, the forecast is for these companies is finishing the year with a decrease of about 30% in the revenues.

As if this political and economic scenario were not enough, the public servers are on strike, in order to see the accomplishment of their claims. This attitude is preceded by the fiscal auditors of the Federal Revenue, who are, until the shutdown of this article, with their default operation, since six months ago. We know that the international transport complies with the customs rules and, when no services are available, the lorries go back to the queue. There was no increase in the cargo, but absence of public services for allowing the flow of vehicles. The battered international road cargo transport company cannot make its vehicle run the ideal distance for reaching a break even point.

Both events were accompanied by the force of the Law 12.619/12, that, in one of its reflections for the international transport, has the termin of accomplishment of the customs traffic and waiting time in the borders, for mentioning the most outstanding of them.

EVOLUTION OF THE MOST IMPORTANT COST INDEXES IN THE ROAD CARGO TRANSPORT

INCTF The index, which measures the behaviour of prices of inputs that comprise the operating costs of the transport sector has been showing accumulated change in 12 months (Sep/11 to Sep/12), above inflation as measured by the IPCA / IBGE. The INCTF accumulated 9.42%, 3.35% is above the IPCA / IBGE, which recorded in the same period, an increase of 5.87%.

This indicates that the road cargo transport industry has been suffering throughout this period, considerable pressures on their costs. Only with the coming of the new crop of EURO V lorries, from the last, the vehicle

has an average increase of 15.0% in prices, adjustments added to diesel at refineries, reflected in pump prices. According to research ANP - National Petroleum Agency - the diesel has had a variation of 5.16%, only this year, with a cumulative Sep/11 to Sep/12 of 5.53%.

These increases in input prices, coupled with the decrease in productivity of transport companies, due to restrictions on movement of vehicles in urban areas and in marginal increases have generated additional costs and greatly burdened the transport of cargo by road, and thanks companies to transfer that pressure to their customers, when possible.

THE ECONOMY WILL RESTORE THE GROWTH IN 2013

The road freight industry, after a long time, was awarded a law that regulates the profession of the driver, whether employed and autonomous. This is the Law 12,619, enacted on June 17, 2012 and signed by President Dilma Rousseff on May 02 of that year.

This legislation, as it should be, changed the operating system of road transport undertakings load, reflected in almost the entire logistics chain, in that it does not change the process, but the time they are developed. The main focus is in control of the journey the driver, since the entry into force of the Act, this journey becomes controlled within strict limits, well defined and stringent inspections.

Like any legislation, which aims to adjust the relations of capital / labor, that came and brought with it additional costs to road cargo transport companies, which have direct involvement, as well as for their customers and, as it could not be, for society as a whole.

These costs, which are independent of the will of the companies, are derived directly from the decline in productivity of these transportation companies. That is, even if they do not want to pass on these additional costs they were created on the initiative of independent road cargo transport companies. There's no way to avoid them. In the case of industry, it is as if Congress decided to reduce the statutory working time of 8 hours / day for 6 hours / day. The first impact would be an underutilisation of installed capacity. As the costs of the structure, i. e., the direct and indirect costs are inelastic; the results were immediate increases in costs per unit produced. In road haulage would be no different.

The legislation brought different impacts for each transportation activity. That's because each transport industry has its specificities.

The industry is already suffering from falling productivity constants, which are independent of their efficiency policies. Some of them can be listed, such as increased restrictions on vehicles and in marginal urban centres; inefficiency in the operation of loading and unloading at the customer; increased downtime in fiscal barriers etc.

NTC&LOGISTICA'S REFERENCIAL COSTS SPREADSHEETS

The industry of road cargo transport in Brazil has one of the most competitive markets in Brazil. There is an estimate of about 40 thousand transport companies of the most different sizes, working both regionally and nationally, transporting practically everything that is produced and traded in Brazil and South America.

However, if by one side the high competition in the industry has benefits, by the other side, as there are few barriers, there are many companies working without basic knowledge for performing an efficient, or at least reasonable, administration.

It's precisely the area related to the costs the most problematic to this market. The shortcomings in the cost calculations, for example, leads to prices below of those which must be charged, i. e., below the cost. This practice jeopardises:

The markup and the result of the company;

The renewal of the fleet;

The accomplishment of an adequate maintenance of the vehicle;

The payment of attractive and fair wages.

With the purpose of decreasing this, one of the largest problems of the industry, NTC&Logistica searches, analyses, studies and publishes periodically references of the costs of services of the road cargo transport. The goal is giving fair evaluation references for all the stakeholders, both the transporter and the hirer of these services.

COSTS OF THE ITINERANT TRANSPORT

The article shows how to calculate and share the costs of mobile transport, through weighing, with base in the products of the weight of each cargo item by the traversed distance.

MORE GOOD NEWS FOR THE AUTONOMOUS LORRY DRIVERS

'Never before in the history of this country', the road cargo transport in general – and particularly the autonomous lorry drivers – had so many good news as in the last ten years, mostly since the second term of the president Lula and in these almost two years of the president Dilma. Recently, some measures are being performed by the Federal Government, looking at the crisis that comes from abroad, in order to boost the investments and to encourage the market, forcing the decrease of the interest rates and of tributes, although it's occasional and in small proportions. The Official Daily of the Brazilian Federation issued, in September 21 of the last year, the Interim Measure 582, from September 9th, 2012, bringing a new set of benefits for many industries. I will highlight one of them, in which the Government, in addition to going in that good way, corrects a historical injustice: the Article 18 of the MP changes the Article 9 of the Law nr. 7.713/88, decreasing from 40% to 10% the calculation basis of the income tax by the autonomous cargo transporters, individuals, which will enter in force as of January 1st, 2013.

THE ADVANTAGES OF THE ABC DEFRAYAL SYSTEM

The ABC system – a defrayal system based on activities – encourages the negotiation with the customers, because, with this, the business process becomes transparent. Through the tracking of costs through the process, the transporter can demonstrate to the customer the effectiveness of the suitable expenditures. The evidence is possible because the direct costs (both fixed and variable) add value to the product or service. Through the activities management, the unneeded, repetitive and reworking actions may be cut off, since they don't add value to the product and, therefore, are not recognised, nor accepted by the customer. It also gives rise to the continuous improvement in the quality of the services. For the transporter, a strategical view will be opened, in order to consider the 'interesting' or 'not interesting' customers in the business processes. Ultimately, it contributes to the costs reduction and points out safe ways for negotiating with the customer, when a readjustment of the prices will be needed.

PROGRAMME OF INVESTMENTS IN LOGISTICS

After 20 years of low investment in transport and logistics, the Brazilian Government presents the Programme of Investments in Logistics, in order to integrate the transport modes pursuing the sustainable development of Brazil.

In August 15, 2012, the brazilian president Mrs. Dilma Rousseff presented, in a ceremony in the Planalto, in Brasilia, the Programme of Investments in Logistics: Roadways and Railways. Through this programme, the brazilian government will invest 133 milliards in 25 years in transport infrastructure. From this value, 79 milliards will be applied in the five initial years. This programme is part of PAC ('Programa de Aceleração do Crescimento', Programme for Growth Acceleration). According to Mrs. Rousseff, the Programme of Investment in Logistics will meet the deficit of many decades of low investments in the national logistics. 'We start today, in this solemnity, a step towards a wealthier and stronger Brazil,

more modern and competitive. This will bring to the brazilian economy the size of the needs demanded by our people. Brazil will have, finally, an infrastructure that is compatible with its size', states the president.

For Mrs. Rousseff, a continent-sized land like Brazil must plan the transport mods together, paying attention to the interests of the private sector and the people. It must pursue the integration of the modes and supply chains, choosing the best options for answering the demands of each region, according to the productive vocation of each one, respecting the environmental configuration.

The presented measures has the purpose of boosting the accelerated and sustainable development through a wide and modern network of logistic infrastructure and moderateness in the fares. In this sense, the Brazilian Government aims to bring to the country a suitable transport system through a plan of investments in logistics able to restablish the capability of integrated planning, the multimodal integration and the articulation with the supply chains. Launched in three steps, the programme contemplates: Roadways and Railways, Seaports and Airports.

IN THE PATHS OF LOGISTICS

'Coleção Memórias' (Collection of Memories) is one of the issues by NTC&Logística and has the purpose of rescuing and reassembling the history of the development of the transport and logistics in Brazil, forming a historical collection about the road cargo transport industry in Brazil and its importance for the development of the country.

The first edition, launched in 2007 during the term of Geraldo Vianna, brought four booklets about the early years of the history of development and organisation of the road cargo transport industry, encompassing the 1950's, 1960's and 1970's. The histories starred by Raul Randon, Denisar Arneiro, Oswaldo Dias de Castro and others, show the evolution of the cargo transport from the point of view of those who lived it. The second edition of Coleção Memórias, launched in 2012, is composed by two illustrated books. The book 'Nos Caminhos da Logística' ('In the paths of logistics'), with preface by Júlio Fontana Neto, has the purpose of telling a bit of the evolution in the logistics in Brasil. Thus, it's looking at giving opportunities for the new generations to have access to this history and the facts that impacted in the evolution of the industry, until today. Arranged in 16 chapters, the issue approaches themes like the pattern of packings, the needs for planning inside the logistics of transport, the electronic commerce and its impacts in the industry, amongst many other subjects.

The second book, 'A Logística em Imagens' (The logistic in pictures), brings more than 100 pages with pictures arranged in four chapters, displaying the diversity of the logistics and all of its ways. In this article, there is an exclusive interview with José Geraldo Vantine, author of the book.

NEW LAW CAUSES IMPACT IN THE SALES OF LORRIES

After a record of sales in the past year, the brazilian market of lorries faces a time of retraction. The economic crisis and the new environment laws about emission of greenhouse gases were the factors that caused most of the losses in the sales. According to Anfavea, in the period from January to September, the sales of lorries in Brazil had a reduction of 22% in relation to the results of the same period of 2011.

Anfavea highlights the fact of, in the recent years, the national market of lorries registered high numbers, which would indicate the dynamism of the economy and of the investments by the entrepreneurs of the road cargo transport industry. The institution believes that the difficulties represent only a circumstance and that the markets of road cargo transport and lorries are promising, in face of the perspectives for evolution in Brazil.

The large automakers were already expecting for a slowdown, especially due to the new environmental laws. The vehicles with the technology Euro 5 are more expensive than the Euro 3 lorries, as well as the cleanest

fuel (diesel S-50). The vehicles with the SCR technology (some manufacturers offer also EGS motors) need yet a solution of urea (Arla 32) for working. The increase of the costs and mistrust of the transporters about the difficulties to find new fuels made many companies anticipate the renewal of their fleets for 2011.

CULTURAL CENTRE OF THE TRANSPORTS' PALACE

Convinced of the benefits that are promoted by the culture, the industry of road cargo transport, since 20 long years ago, is looking to a way for providing cultural activities to the community. Due to the Cultural Programme for Cultural Action by the Government of the São Paulo State, the dreams of these years became truth. In August 30, 2012, the Cultural Centre of the Transports' Palace (CCPT) was officially opened in a night with many cultural attractions. In a partnership between NTC&Logística and SETCESP, the CCPT seizes the common spaces of the Transports' Palace with diverse cultural activities, which boost its capability and makes it a meeting point for the citizens.

With a schedule looking to the comedy and the most popular forms of culture, CCPT offers many activities, ordered in five programmes that include children, teenagers, adults and seniors.

NTC&LOGISTICA TRAVELS ACROSS BRAZIL WITH FORA, DEBATES AND LECTURES ABOUT THE INDUSTRY

NTC&Logística had a very intense year, with dozens of travels, lectures, events and meetings. The most diverse subjects were presented, but with highlights on the Law 12.619, which ruled the job of lorry driver. From one extremity of Brazil to another, NTC&Logística travelled with their technicians and advisors, assisting the associates, with only one goal: to clarify all their doubts about the changes in the industry. With new events in its schedule, NTC&Logística promoted a larger integration amongst all generations of Road Cargo Transport and brought into debate the most diverse subjects.

NTC&LOGISTICA'S TEAM PROVIDES QUALIFIED ASSESSMENT TO ITS MEMBERS

Sensitive to all the changes in the Road Cargo Transportation across Brazil, and focused in giving a broad management support for its associates, NTC&Logística has many departments which work for the industry, offering services of specialised consulting, with the advisory of competent professionals in the following branches: Economy, Law, Engineering, Marketing, Distribution, Logistics, Costs, Insurance, International Affairs and People Management.

In 2012, the transport industry performed an important step in the area of Culture, opening the Cultural Centre of the Transports' Palace ('Centro Cultural do Palácio dos Transportes'), in the same building where are the headquarters of NTC&Logística, in São Paulo. The space will have free attractions for the local community and aims to build a new image of the industry before the society.

The law department, in this year, performed a very important role to the industry. With the enactment of the Law 12.619, the law advisors travelled all the regions of Brazil in lectures and debates in order to clarify the most prominent doubts of the entrepreneurs. In addition, there were many events for bringing informations and promoting the exchange of experience amongst people of the entire country. Like the technical and economic department, which have built spreadsheets and tables about the impacts of the new law in the costs of the companies.

The representation of the entity in Brasília was also very active, in front of the interests of the industry in the scope of the Executive, Legislative and Judiciary Powers. And the departments of Dangerous Goods and International Transport took part also actively in meetings, seminars and lectures, approaching their particularities.