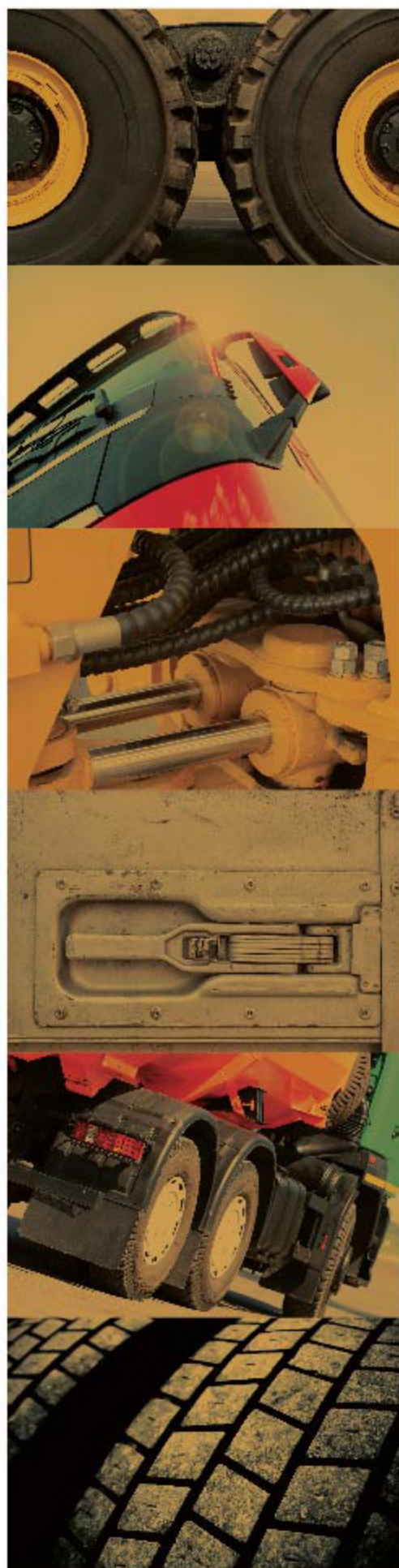


ANUÁRIO

NTC & Logística

2014/2015



Líder no mercado de encomendas em todo o país.

Filiais
Modernos
terminais
em todo
o Brasil.



**Gerenciamento
de Risco**
Segurança para a
encomenda.



Frota
A mais jovem
do Brasil
com 2,5 anos
de média.



Tracking
Maior
tecnologia
embarcada.



Automação
Mais agilidade
sem extravios.



BRASPRESS®

*A Sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com.br

ANUÁRIO
NTC&Logística
2014/2015

TRIÊNIO 2014-2016

Diretoria

José Hélio Fernandes • Presidente
Urubatan Helou • Vice-Presidente
Vander Francisco Costa • Vice-Presidente de Transporte
Antonio de Oliveira Ferreira • Vice-Presidente de Logística
Francisco Pelucio • Diretor Financeiro
Romeu Natal Panzan • Diretor
Antonio Pereira de Siqueira • Diretor
Irani Bertolini • Diretor

Conselho Fiscal

Antonio Luiz Leite
Baldomero Taques Neto
Jacinto Souza dos Santos Jr.
José Antonio Fiorot
Oswaldo Dias de Castro

Vice-presidentes Regionais

Antonio Pereira de Siqueira • BA
Eduardo Ferreira Rebuzzi • RJ
Flávio Benatti • SP
Irani Bertolini • Região Norte
José Antonio Fiorot • ES
Pedro José de Oliveira Lopes • SC
Sérgio Malucelli • PA
Vander Francisco Costa • MG

Vice-presidentes Extraordinários

Ademir Pozzani • Relações Internacionais
Aldo Fernando Klein Nunes • Gestão de Qualidade
Roberto Mira • Segurança
Sergio Gonçalves Neto • Responsabilidade Social

São Paulo - Sede

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

Brasília - Subsede

SAS - Quadra 1 • Lotes 1/A
Bloco J • Torre A • 7º Andar
Brasília/DF • CEP 70070-010
Tel. 61 3322.3133
Tel. 61 3226.5569

ANUÁRIO NTC&LOGÍSTICA

Direção Executiva

Dimas Barbosa de Araújo

Coordenação Editorial

Katia Rocha

Assistente de Coordenação

Camila Moraes

Coordenador Técnico

Neuto Gonçalves dos Reis

Revisão

Fábio Soldá Barbosa de Araújo

Direção de Arte

Eduardo Castilho

Diagramação

Eduardo Castilho

Tratamento de Imagem

Eduardo Castilho e Katia Rocha

Produção Comercial

Elisete Balarini e Tatiana Mendes

Impressão e Acabamento

Ipsis Gráfica

O Anuário NTC&Logística 2014 | 2015 está disponível em edição impressa na internet, no portal da NTC&Logística (www.portalntc.org.br).

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

Cada vez mais consolidado como instrumento de pesquisa e ferramenta de gestão, o Anuário NTC&Logística é uma publicação que tem como objetivo divulgar, anualmente, informações importantes sobre o transporte de cargas brasileiro. Organizado em 5 seções, traz um compilado do ano no que diz respeito a aspectos relevantes que fazem parte do transporte de cargas em seu dia a dia.

Na abertura, encontramos a entrevista do Presidente José Hélio Fernandes que fala de seu primeiro ano à frente da NTC, bem como dos principais fatos do transporte de cargas no ano de 2014. À luz do lema “Atitude e Gestão” – instituído por ele -; o atual Presidente da entidade, discorre sobre a importância de atitudes proativas e processos de gestão otimizados para o sucesso dos negócios em transporte de cargas.

A seção Panorama apresenta o setor a partir do momento econômico exibindo as perspectivas e tendências de mercado. Destaque para o artigo elaborado por Alex Agostini sobre o Cenário Econômico 2014 | 2015.

A seção Circulação trata de assuntos gerais ligados ao transporte de cargas, o que inclui: gestão, aspectos jurídicos, legislação trabalhista, logística e outros. O artigo Gestão Conflituosa, de Fernando Giúdice e o estudo Evolução da legislação de tolerância, de Neuto Gonçalves do Reis, valem a pena serem lidos.

Já, a seção Custos e Tarifas, elaborada pelo DECOPE (Departamento de Custos Operacionais e Estudos Técnicos e Econômicos) e por assessores da NTC&Logística, apresenta estudos realizados com rigor técnico e metodológico na área financeira aplicada ao transporte de cargas. O estudo Evolução dos principais índices de custos do TRC, de José Luiz Pereira, é o instrumento adequado para balizar as finanças de empresas de transportes.

Na seção NTC&Logísitica, o leitor encontrará uma detalhada linha do tempo de todas as atividades realizadas pela NTC ou com sua participação. Ricamente ilustrada, trata-se de uma Retrospectiva de 2014 que evidencia a importância e abrangência da NTC nos assuntos relacionados ao TRC. Ainda nesta seção, contamos com a cobertura da FENATRAN Centro-Oeste, a 1ª edição da maior feira de transportes da América Latina, efetivada fora da cidade de São Paulo. Realizada em Goiânia, a feira foi uma ótima oportunidade de negócios para transportadores da região que mais cresce no Brasil.

Boa leitura!



Ponto de Vista	Atitude e Gestão - Um lema em prol do desenvolvimento do TRC	0608
Panorama	Cenário - Econômico 2014 2015 Balanços do TRC mostram baixa rentabilidade e alto endividamento	121436
Circulação	Gestão conflituosa Resolução CONTRAN muda conceito de carga a granel Evolução da legislação de tolerância Pesagem de biodiesel tem tolerância de 7,5% Ônibus rodoviários ganham aumento de peso O uso de e-mail no ambiente do trabalho O teletrabalho e a Lei 12.551, de 15/12/2011 Transporte terrestre de produtos perigosos incompatibilidade química Logística Hospitalar	42444850687072788284
Custos e Tarifas	Evolução dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas - 2014 Deficiências de rodovias, filas e restrições urbanas elevam custos O alto custo do gerenciamento de riscos Escassez de motoristas pode elevar custos do TRC Norma Euro 5 elevou custos do transporte Participação do Combustível nas atividades do TRC	868896100108112116
NTC&Logística	NTC&Logística: o caminho certo para o transporte de cargas Centro-Oeste se destaca no TRC	122124144

Ponto de Vista

entrevista com José Hélio Fernandes

Foto: Júlio Fernandes

**“Quando você tem a
responsabilidade total pela gestão
passa a ver tudo diferente”**



Atitude e Gestão

Um lema em prol do desenvolvimento do TRC

Por Renata Cerolini

José Hélio Fernandes avalia seu primeiro ano na presidência da entidade e vislumbra novos rumos para o setor de transportes no País

Durante o primeiro ano de mandato frente à NTC, o presidente José Hélio Fernandes trabalhou em prol de ações para auxiliar os transportadores. Com o lema “Atitude e Gestão”, criado por ele, José Hélio quer evidenciar a necessidade de melhorar constantemente seus sistemas de gestão, em busca de um negócio rentável e duradouro.

Para auxiliar as empresas a se profissionalizarem, a NTC firmou uma parceria com a Fundação Dom Cabral que visa a oferecer às empresas associadas condições para obtenção de melhores resultados e aumento da competitividade empresarial por meio de metodologia exclusiva do PAEX - Parceiros para Excelência. O Projeto está disponível em condições especiais para empresas associadas à NTC e aos Sindicatos também sócios da entidade.

Com mais de 20 anos de existência, o Projeto PAEX possui reconhecimento nacional e internacional, tendo sido aplicado pela Fundação Dom Cabral em mais de 1.800 empresas e, atualmente, conta com mais de 580 clientes ativos no Brasil, América e Portugal. O programa também está sendo aplicado na própria NTC.

Outras ações que a entidade tem feito são os estudos técnicos que o DECOPE - Departamento de Estudos Econômicos e Custos Operacionais - realiza e os eventos que a NTC organiza por todo o país. Em 2014 ocorreram 20 eventos, entre Fóruns, Seminários, Workshops, Congressos Técnicos e Feiras. Destaque para a reformulação do CONET&Mercado - Conferência Nacional dos Estudos em Transporte, Tarifas e Mercado. A Conferência tem como objetivo o debate - e a proposição de soluções - entre empresários,

especialistas e lideranças do setor para a questão tarifária do TRC.

A Fenatran Centro-Oeste também foi outro evento que marcou o ano de 2014 para a associação e para o primeiro ano do mandato de José Hélio Fernandes. Por sua iniciativa, quando ainda era vice-presidente da entidade, ao lado de Flávio Benatti, Fernandes concretizou a ideia e realizou junto à Reed Exhibitions Alcantara Machado uma edição especial do Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas - Fenatran - na região do Centro-Oeste. Preocupado com os rumos da economia brasileira, mas otimista com o Brasil, o presidente da NTC espera que sejam feitos os investimentos necessários em infraestrutura e que o Governo Federal continue ouvindo as reivindicações do setor, como a Desoneração da Folha de Pagamento, que foi uma das grandes vitórias para o segmento em 2014.

Para o TRC, a desoneração diminui os custos com a contratação de funcionários e permite a formalização e o aumento do quadro de colaboradores das empresas sem prejuízo ao trabalhador, além de possibilitar a estabilização financeira das companhias em um cenário onde o frete está extremamente defasado e causa prejuízo. A contribuição previdenciária equivalente a 20% sobre a folha de pagamento foi substituída por uma contribuição de 1% sobre o valor da receita bruta da empresa.

Estes e outros assuntos foram abordados pelo presidente José Hélio Fernandes, que mostrou sua opinião sobre os desafios do setor, seu mandato e expectativas para os próximos anos em entrevista exclusiva, que você confere a seguir.

Como você vê seu primeiro ano à frente da NTC?

Na minha avaliação foi um ano positivo. Claro que foi um ano difícil na área econômica, por conta de eventos como a Copa do Mundo e eleições, que, somados aos problemas enfrentados diariamente, como falta de infraestrutura, roubo de cargas, remuneração baixa do frete e falta de motoristas, fizeram de 2014 ainda mais complicado. Mas procuramos, juntamente com a nossa diretoria, fazer o necessário para atravessar este momento difícil, principalmente com tratativas feitas junto ao BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social) e com o Governo em busca de ações efetivas. Agora estamos nos preparando para que o cenário melhore e o setor se fortaleça.

Quais foram os principais desafios neste primeiro ano de mandato?

JHF: O desafio existe todo dia. O Transporte Rodoviário de Cargas é um setor complexo. Ficamos o ano todo acompanhando o desenrolar da flexibilização da Lei 12.619, um tema que não nos desligamos em momento algum, e a Desoneração definitiva da Folha de Pagamento do setor de transportes. Não posso dizer que foram momentos difíceis, mas foram muito importantes.

Em 2014, o governo aprovou a Desoneração da Folha como algo permanente. Como o senhor avalia esta vitória?

JHF: Foi uma vitória de todos, uma das maiores conquistas para o setor dos últimos anos. Tivemos muitos envolvidos neste trabalho, inclusive alguns parlamentares. Na minha avaliação, é uma grande conquista, pois é um benefício notado no dia a dia das empresas, não só no aspecto econômico de custo, mas também na simplificação dos processos de

recolhimento tributário. A medida consiste em substituir a contribuição previdenciária equivalente a 20% sobre a folha de pagamento por uma contribuição de 1% sobre o valor da receita bruta das empresas.

Isso tudo contribui para a redução de custos, pois hoje o controle fiscal e tributário das empresas é muito complexo. Além disso, esta economia permitirá que as empresas voltem a investir, principalmente na contratação de novos funcionários. Com essa mudança, o sistema também ficou mais simplificado, facilitando o trabalho dos envolvidos na área financeira das empresas também e auxiliando para melhorar a saúde financeira das transportadoras. Espero que esta conquista seja tão valorizada pelos empresários como é pela NTC, e tenho certeza de que este benefício salvará muitos balanços este ano.

A NTC está trabalhando em mais algum projeto com o governo?

Vamos trabalhar a tributação do PIS/COFINS, pois queremos contar com um aproveitamento melhor de créditos dos insumos utilizados no setor de transportes. Atualmente, ele já existe, mas queremos aumentar.

Além disso, vamos dar continuidade ao intenso trabalho realizado junto às autoridades, com a formulação de leis, sejam em âmbito de Assembleias Legislativas ou no Congresso Federal. Precisamos de leis que possibilitem o combate do roubo de cargas, por exemplo. Esta ação já vem sendo realizada regionalmente, como a Lei nº 15.315/2014, do Estado de São Paulo e as similares de outros estados, que atingem diretamente o receptor da carga roubada ao cassar a inscrição estadual de empresas que tiverem seu envolvimento comprovado com roubo de cargas. Nosso trabalho agora é levar este tipo de legislação para a esfera nacional.

O lema “Atitude e Gestão” foi criado com qual objetivo?

Nosso objetivo é melhorar o resultado e desempenho das empresas, pois notamos que o setor tem enfrentado muita dificuldade para rentabilizar o negócio. Entendemos que o caminho para fazer isso é melhorar o sistema de gestão das empresas e seus negócios.

O TRC é um setor que tem empresas de vários tamanhos e, muitas vezes, vemos um grande número delas fecharem suas portas por problemas de gestão. Não queremos mais conviver com este cenário e, por isso, percebemos a necessidade de as transportadoras melhorarem seus processos, para reduzir custos e terem uma operação racional e produtiva, visando sempre à melhoria dos resultados.

Com esta finalidade, firmamos uma parceria com a Fundação Dom Cabral, que oferece consultoria, cursos e soluções para melhorar os negócios das empresas. Chamado de PAEX (Parceiros para Excelência), o projeto visa a oferecer às empresas e Sindicatos associados condições para obtenção de melhores resultados e aumento da competitividade empresarial por meio de metodologia exclusiva. Já tomamos conhecimento de muitas empresas que firmaram essa parceria, mas esperamos que mais venham a buscar este aprimoramento, visando à melhoria do processo de gestão.

Também realizamos diversos eventos pelo Brasil, onde levamos aos quatro cantos palestras de economistas, consultores e da própria Dom Cabral, que conversou com os empresários e líderes presentes, com o objetivo de mostrar, de maneira prática, ações que podem auxiliar na gestão de seus negócios.

No seu contato com as empresas onde o senhor percebe que está a falha de gestão?

O perfil das empresas do transporte rodoviário

de cargas pode ser uma das origens deste problema. O empresário monta um negócio pequeno e, a partir de seu crescimento, encontra dificuldade em profissionalizar a sua gestão, que é essencialmente familiar. Em todas as discussões sobre este tema, percebemos a dificuldade em mudar, pois a justificativa é que o setor sempre foi assim. É verdade, mas nós precisamos demonstrar empenho para mudar.

As empresas precisam resolver seus problemas de gestão. As Leis nº 11.442 e nº 12.619, que definem os direitos e deveres do transportador, auxiliam a profissionalizar seu negócio, cobrar um preço justo e se formalizar, pois não existe outra maneira de cumprir as obrigações da formalização sem que se cobre por isso.

O setor vem trabalhando muito na questão da legislação para combater problemas como roubo de cargas. São Paulo, Goiás e Paraná já se adiantaram nesta área e lançaram leis para este combate. Na medida em que são criadas essas leis, a ação das quadrilhas começa a ser dificultada. Precisamos de mais mecanismos para agir com rigor. Nesse sentido, os sindicatos e federações têm muita força. A lei de São Paulo, por exemplo, foi fortemente conduzida pelo SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região) e pela FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo).

Como o senhor analisa 2015 para a NTC?

Estou bastante esperançoso, principalmente quanto à NTC. Embora eu já conhecesse bastante a entidade, pois acompanhei 12 anos o trabalho dos meus antecessores no cargo de vice-presidente, quando você tem a responsabilidade total pela gestão passa a ver tudo com mais detalhes e, consequentemente, de forma diferente. Será um ano com mais experiência, com as bandeiras de 2014 já

encaminhadas. Sem dúvida, continuaremos trabalhando em defesa do setor de transportes.

E para o setor de transportes?

Eu prevejo 2015, no plano macro, como um ano difícil, pois entendo que para o país melhorar é necessário tomar medidas corretivas. Mas, esperamos que a partir do segundo semestre a economia retome para um nível de crescimento melhor e, consequentemente, o nosso segmento também tenha condições de melhorar. Com a economia crescendo se produz mais, comercializa-se mais e, consequentemente, transporta-se mais.

O que nós esperamos é exatamente o que foi proposto pela própria presidente reeleita: “Governo novo, ideias novas”. Esperamos que o governo tome um novo rumo, com novas propostas, e que faça o Brasil crescer, superando as dificuldades, retomando o crescimento, mantendo, evidentemente, os projetos de inclusão social e fazendo os investimentos de infraestrutura que vêm sendo anunciados. Com as concessões, estamos percebendo que os investimentos privados estão chegando, o que é importante.

Quais as perspectivas positivas?

A regulamentação do setor, com as Leis nº 11.442 e nº 12.619, essa última conhecida como Lei do Descanso, vem ajudando a organizar o setor e, consequentemente, melhorar a imagem do TRC perante a opinião pública. Com a formalização, seguimos a tendência de que os empresários passem a cobrar o valor adequado de frete e estructurem suas empresas com mais qualidade. Outra consequência deste processo é o provável aumento na procura pela profissão de motorista, que está regulamentada e melhor remunerada. Atualmente, temos um grande déficit de motoristas no setor, o que dificulta a

operação. Um bom exemplo dessa mudança é a inscrição significativa de jovens no curso de formação de motoristas do PRONATEC.

Estar em Brasília, mais perto do Governo, auxilia as negociações com as autoridades?

Acho que esta proximidade pode ajudar. Na área política, muitas vezes, temos necessidades urgentes de conversar em determinado momento com os parlamentares, seja em relação a leis, emendas ou negociações. Estar em Brasília agiliza muito o processo, pois estamos mais próximos de todas as autarquias e do setor público ligado à atividade de transportes.

É bom lembrar que temos há muitos anos uma unidade da NTC na capital federal, que realiza um trabalho institucional e político junto às autoridades. Essa unidade fica no prédio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o que nos deixa ainda mais próximos do Governo e dos assuntos ligados ao nosso setor.

Gostaria de deixar uma última mensagem?

Acredito que será um ano bom para o transportador. A NTC continuará a dar sua parcela de contribuição não apenas ao setor como também à sociedade. Além disso, a diretoria tem sido muito atuante, o que contribui muito para o trabalho, e isso me orgulha bastante. Teremos o lema “Atitude e Gestão” novamente como principal foco de trabalho, pois a profissionalização e a gestão de custos é uma das coisas mais importantes dentro de uma empresa. Para que este lema ganhe ainda mais abrangência, contaremos com o apoio dos sindicatos para uma divulgação consolidada no âmbito regional, o que auxiliará para que este assunto seja tratado em todo país. Queremos atingir todos os níveis de empresariado, pois temos convicção de que somente as empresas com uma gestão sólida vão conseguir prosperar. ■

Panorama

Cenário
Econômico 2014 | 2015

Balancos do TRC mostram
baixa rentabilidade e alto endividamento



Cenário Econômico 2014 | 2015

Por Alex Agostini

Cenário Econômico prospectivo

No país do futebol, o que era para ser uma festa se transformou numa tragédia histórica para os anais futebolísticos o fatídico duelo entre a seleção canarinho e a seleção alemã, que resultou no placar de 7 x 1 a favor dos gringos! Infelizmente, da mesma forma que o Brasil amargou derrota no futebol, a economia nacional decepcionou neste ano de 2014. O crescimento econômico será o pior desde a retração de 2009, com forte enfraquecimento da indústria nacional e perda de fôlego nos setores agropecuários e de serviços, além da confiança de consumidores e empresários brasileiros e o risco real de desabastecimento de água e energia elétrica nos grandes centros produtores. Também anotamos sucessivos desencontros na gestão da política econômica que resultou no maior desequilíbrio histórico das contas fiscais, bem como elevação do déficit das contas externas e desajustes na política monetária, especificamente no combate à inflação. Vimos ainda o número de miseráveis crescer no Brasil após uma década e meia de quedas consecutivas.

Para o ano de 2015, o cenário econômico se revela muito desafiador, principalmente para

os empresários, em virtude de um oceano de incertezas que afetam diretamente a retomada dos investimentos no País. O cenário internacional torna-se ingrediente adicional e picante considerando o moderado ritmo de recuperação econômica dos EUA e Europa, as prováveis mudanças no rumo da política monetária nessas economias, o processo de *soft landing* do crescimento chinês e a severa crise na Argentina.

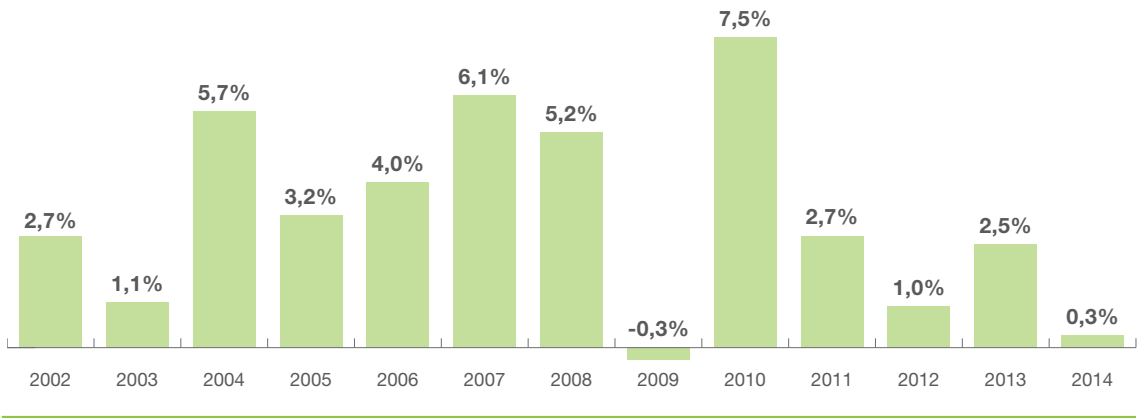
Dessa forma, não há dúvidas de que a diminuição das margens de retorno, racionamento dos gastos e redução dos custos serão fatos reais no dia-a-dia das empresas e não mais possibilidades para reformulação de estratégias.

Cenário Econômico atual

O PIB brasileiro encerrou 2013 com expansão de apenas 2,5%, um pouco melhor que o resultado de 2012 (1,0%), mas muito abaixo da média dos países emergentes que foi de 4,7% e do BRICS: 4,5% (excluindo o Brasil do cálculo, pois, com o Brasil a média cai para 4,0%). É certo e líquido que, uma vez mais, o PIB nacional sofrerá novo nocaute em 2014 e terá desempenho pífio.

Os desajustes na política econômica do País afetaram diretamente a avaliação de risco do

PIB Total (Taxa de crescimento real no ano)



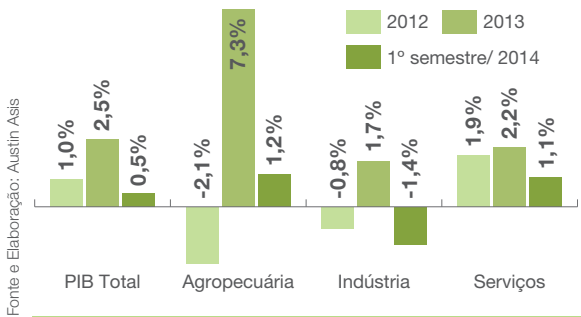
Brasil e no dia 31 de outubro de 2014, a nota do rating soberano foi rebaixada pela Austin Rating para “BBB-“ em moeda estrangeira (ME) e “BBB” em moeda local (ML).

Por dentro do PIB pela ótica da oferta...

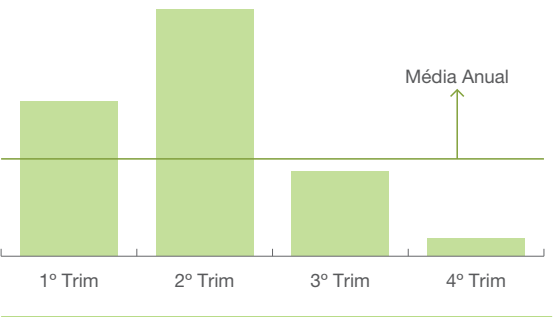
Entre os componentes que compõem a formação do PIB pela ótica da oferta (produção), o destaque positivo em 2013 foi a Agropecuária,

que anotou crescimento de 7,3% e reverteu o resultado negativo de 2012 (-2,1%). Agora, no encerramento do primeiro semestre de 2014, a Agropecuária apresentou taxa de crescimento muito baixa: 1,2% refletindo a queda nos preços das commodities agrícolas no cenário internacional reagindo ao movimento soft landing da economia chinesa, e bem diferente do cenário de 2013 que era de alta dos preços.

Taxa de crescimento dos componentes do PIB (Pela ótica da oferta/produção)



PIB agropecuária (Sazonalidade trimestral)

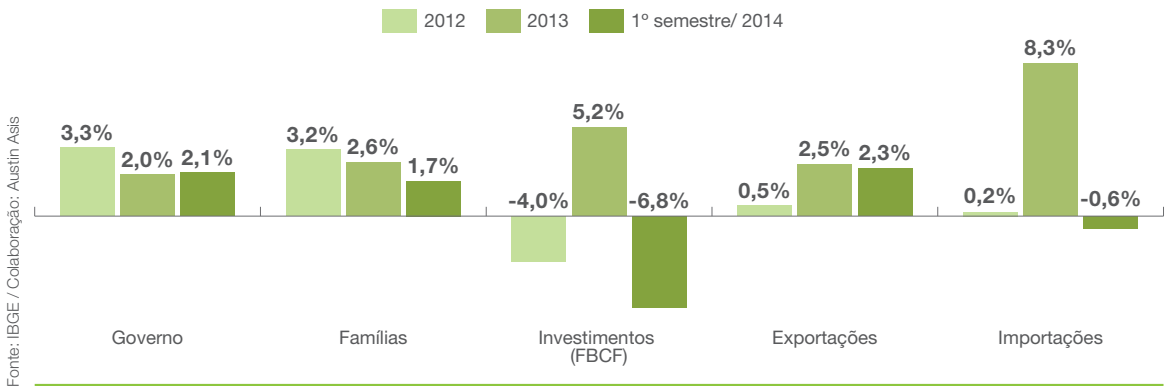


Por dentro do PIB pela ótica do consumo...

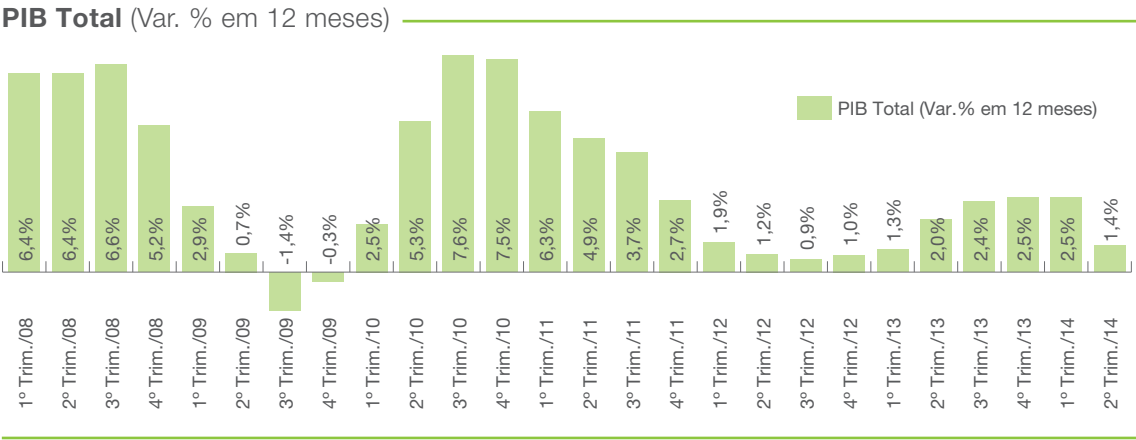
Analisando a formação do PIB pela ótica do consumo, após os investimentos e importações serem os destaques positivos com alta de 5,2% e 8,3%, respectivamente, no primeiro semestre de 2014 eles ficaram na ponta contrária com

queda de 6,8% os investimentos e de 0,6% nas importações. O desempenho negativo desses dois componentes é reflexo da desaceleração econômica e do ambiente de incertezas futuras gerado pelo desarranjo na política econômica.

Taxa de crescimento dos componentes do PIB (Pela ótica da demanda/consumo)



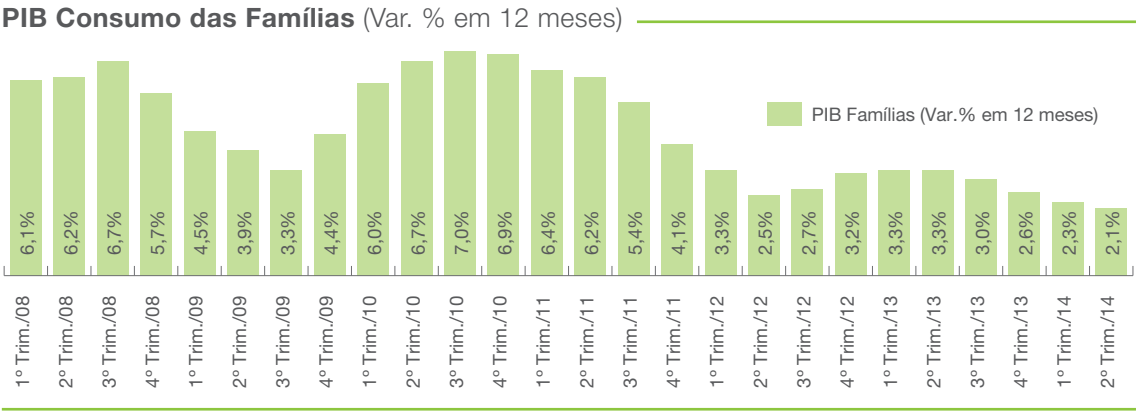
A análise do desempenho trimestral do PIB total na média móvel de quatro trimestres, conforme mostra o gráfico a seguir, confirma o novo ciclo de perda de fôlego da atividade doméstica e dificilmente será revertido com intensidade em 2015.



Consumo das famílias: o combustível do motor econômico acabou?

Nos últimos anos, e ainda em 2014, o modelo de crescimento econômico brasileiro foi apoiado no consumo das famílias. Porém, esse modelo tem contribuído cada vez menos com a dinâmica

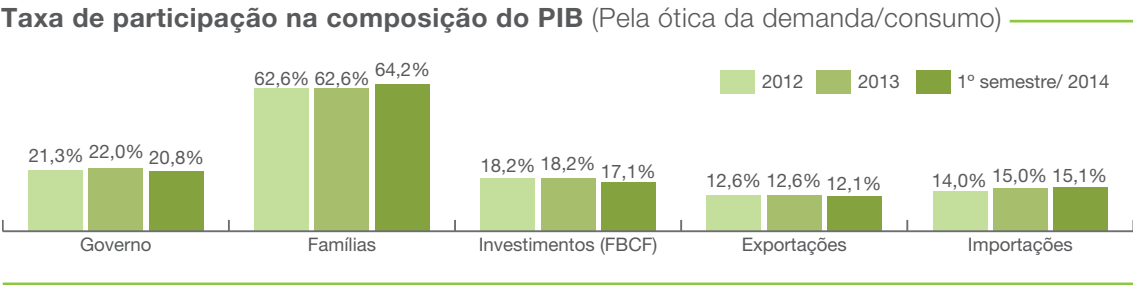
macroeconômica em virtude do aumento do endividamento das famílias, aumento da taxa de juros básica e a manutenção da taxa de inflação em níveis elevados que reduz constantemente o poder de compra da população.



O modelo de gestão da política econômica está com foco no consumo das famílias em virtude de esse componente do PIB representar praticamente dois terços da formação da riqueza nacional, bem como a maior fatia da arrecadação

de impostos recai sobre o consumo e não sobre a renda como nas economias desenvolvidas. Em tempo, vale destacar que a participação do consumo das famílias atingiu 64,2% no 1º semestre de 2014 e anotou o maior índice

desde 2001 (63,5%), bem como se recuperou da queda para 58,9% registrada em 2008 quando devido a crise financeira global (esse foi o menor nível desde a adoção do Plano Real, em Jul/1994).



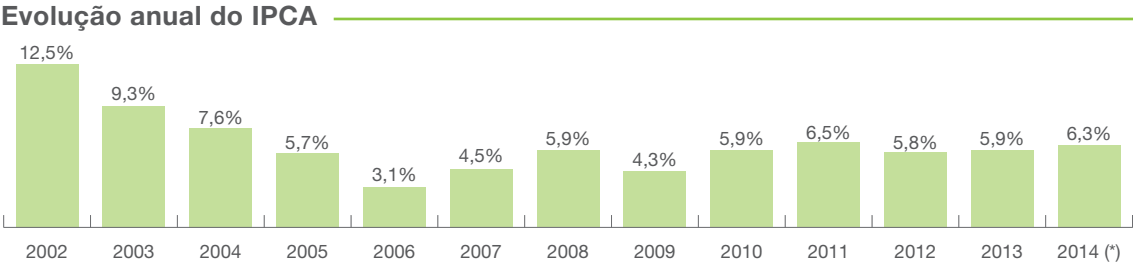
É importante destacar que, apesar de o consumo das famílias ter reduzido fortemente sua taxa de crescimento na primeira metade de 2013 em relação ao mesmo período de 2013 (passou para 0,5% ante 2,2%), esse componente do PIB, como citado anteriormente, tem sido o pilar mais importante do crescimento econômico brasileiro nos últimos 10 anos (ou 43 trimestres consecutivos de alta).

permitiu que a taxa de inflação permanecesse de forma rígida muito próxima ao teto da meta (6,5%) do que ao centro da meta (4,5%) nos últimos anos. Entre 2010 e 2014, a taxa média do IPCA terá ficado em 6,1%, portanto, ao menos 1,6 ponto percentual acima da meta central que o Banco Central deveria perseguir anualmente. E o mais preocupante é que os atuais níveis de inflação estão conflitantes com o baixo crescimento da economia, revelando que há problemas ainda mais crônicos para serem corrigidos.

Inflação: o centro que virou teto!

A estratégia da política monetária focada mais na fomentação do nível de atividade (consumo) em relação ao controle efetivo e severo da inflação, bem como o negligenciamento aos investimentos,

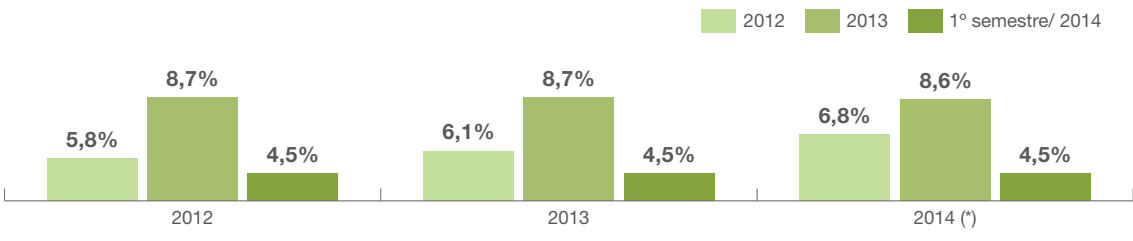
A estimativa para o IPCA de 2014, segundo projeções da Austin é de 6,3%, já a pesquisa de mercado realizada pelo Focus-Bacen no dia 31 de outubro estava em 6,4%.



O aumento da renda real e a manutenção do emprego nos últimos anos permitiu que boa parte da população brasileira alterasse seu hábito e passassem a consumir tipos de serviços que antes não eram acessíveis

como escola particular. Esse fato explica parte da pressão altista da inflação nos anos recentes e pode demorar ao menos mais um ano para que haja elevação nos preços dos serviços.

IPCA Total versus IPCA Serviços (Var. % no ano)

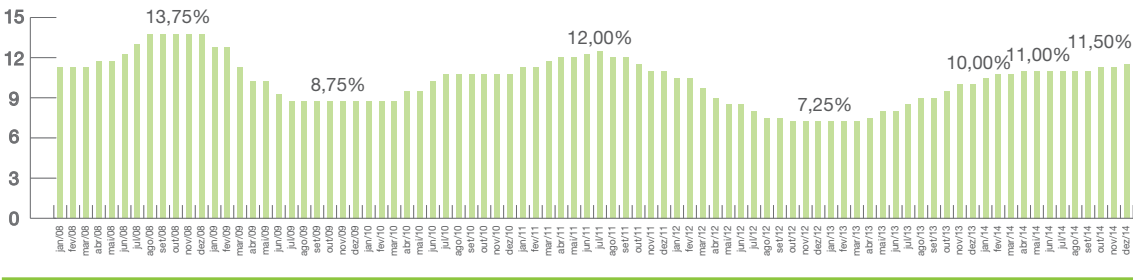


Taxa de juros: pra cima e avante...

Após ficar estável em 11% entre abril e setembro de 2014, a taxa de juros básica (Selic) do Brasil voltou subiu para 11,25% no mês de outubro e retornou para o mesmo nível observado em fevereiro de 2011. A alta deve se estender por boa parte de

2015, e decorreu da persistência da inflação em níveis elevados. Porém, a trajetória de alta dos juros ocorre em um momento de desaceleração da atividade econômica. Ou seja, além do cenário econômico ser adverso, o custo de financiamento do capital de giro e de investimentos ficará ainda maior.

Taxa de juros básica - SELIC (Var. % no ano)

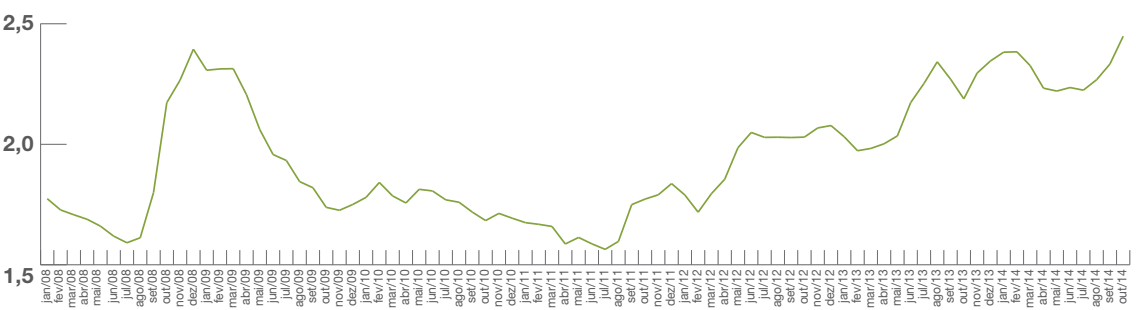


Mudanças no front externo impactam a taxa de câmbio...

A taxa de câmbio continua sendo um termômetro dos investidores globais. Por exemplo, em meio à disputa eleitoral, dependendo dos resultados apontados nas pesquisas de intenção de voto, o Real se desvalorizava frente ao Dólar, e às vezes se valorizava. Essa volatilidade, como de uma montanha-russa, confirma não apenas que o Brasil está globalizado financeiramente, mas também que ainda há fragilidades na economia nacional que precisam ser neutralizadas, como é o caso das contas fiscais em desequilíbrio. Além disso, também deve-se considerar que

a taxa de câmbio é influenciada por fatores externos, pois trata-se de uma paridade entre duas moedas e o que ocorre no ambiente de formação de preço dessa outra moeda comparativa certamente afetará o valor do câmbio. Por exemplo, a mudança da condução da política monetária nos Estados Unidos afeta a cotação da moeda nacional com viés de depreciação, pois os investidores deverão transferir seus recursos do Brasil e economias emergentes para ativos financeiros mais seguros de outras regiões ou País, como os títulos do governo norte-americano.

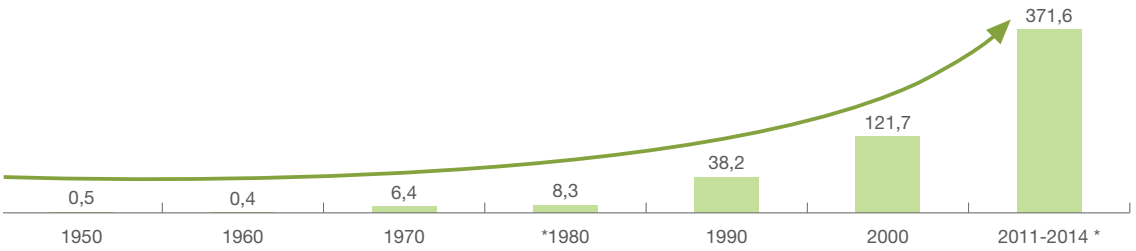
Taxa de Câmbio Nominal - R\$/US\$ (Média mensal)



As reservas internacionais do Brasil continuam em um nível que permite amenizar os impactos negativos advindo do cenário externo sobre a taxa de câmbio, bem como dá o suporte necessário para o financiamento externo. Em 2013, as reservas do Brasil fecharam o ano com valor de US\$ 375,8 bilhões, permanecendo relativamente estável ao longo de 2014 e encerrou outubro com valor de US\$

376,0 bilhões. Para 2015, a perspectiva é que as reservas fiquem relativamente estáveis, pois, se por um lado há risco de saída de capitais via mercado financeiro, por outro há expectativa de entrada de recursos externos devido aumento das exportações por conta da retomada do consumo nos países desenvolvidos.

Reserva internacional em US\$ bilhões (Média da década)

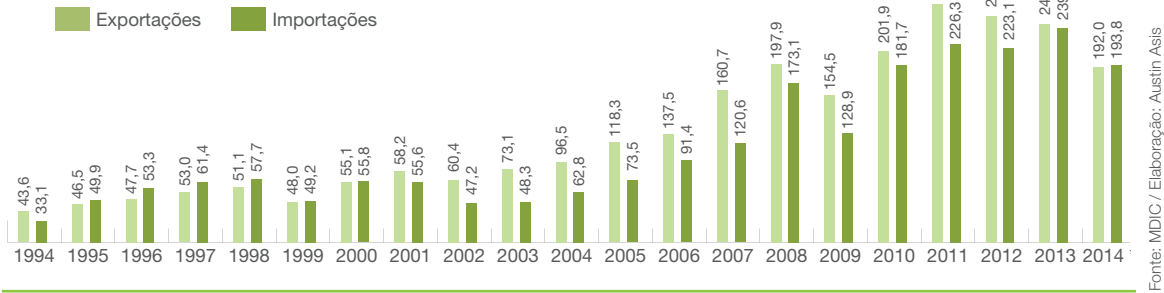


Balança comercial: sem política externa não sairemos do lugar

Após um longo período de crescimento vigoroso, o comércio exterior brasileiro deu sinal de fadiga nos últimos anos. Esse sintoma revela a ausência de uma política externa mais eficiente por parte do Brasil, bem como baixo nível de competitividade externa de produtos de maior valor agregado, como bens industriais.

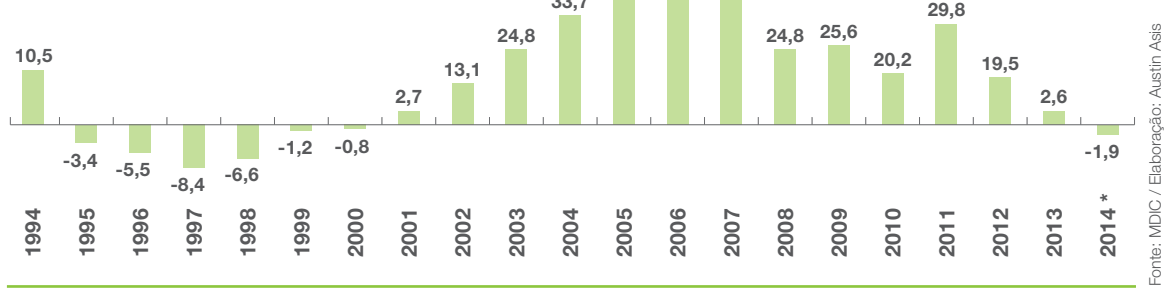
Outro fator do baixo saldo na balança comercial brasileira é o aumento da demanda por produtos importados, seja pela oportunidade ainda presente de uma taxa de câmbio historicamente baixa, pela carga tributária muito elevada que encarece os produtos nacionais ou, ainda, pela ausência de fabricação desses produtos importados no mercado brasileiro.

Balança comercial brasileira (Valores em US\$ bilhões)



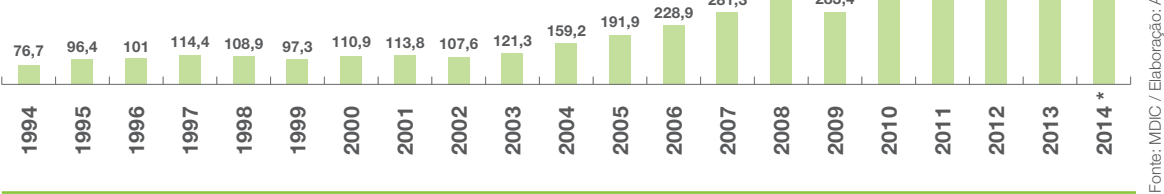
A balança comercial brasileira encerrou 2013 com saldo positivo de apenas US\$ 2,6 bilhões, amargando queda de 86,8% em relação ao resultado apurado em 2012 (US\$ 19,5 bilhões), reflexo de aumento significativo das importações e queda das exportações.

Saldo da balança comercial brasileira (Valor em US\$ bilhões)



É importante destacar também que a corrente de comércio exterior brasileira, que é a soma das exportações e importações, se recuperou do tombo sofrido em 2012 e fechou 2013 com US\$ 481,8 bilhões, alta de 3,5%. Mas para 2015 é muito provável que haja nova queda, mesmo que de forma moderada, reforçando a perda de competitividade do Brasil nesse ano.

Corrente de comércio exterior (Valor em US\$ bilhões)

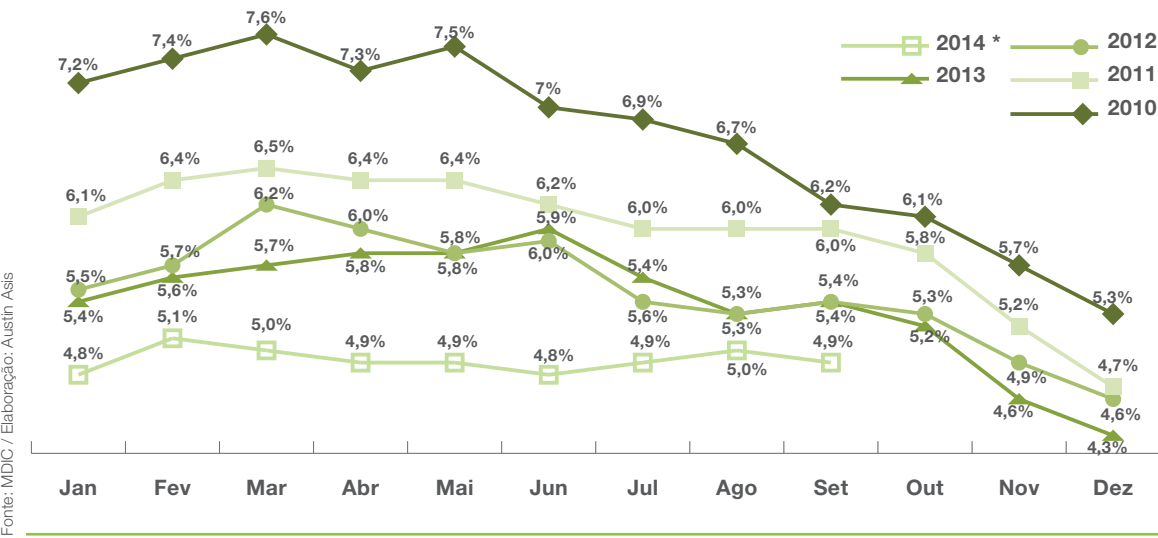


Mercado de Trabalho

O mercado de trabalho brasileiro passa por ajustes importantes nos últimos anos. Por um lado, a taxa de desemprego continua se reduzindo, pois reflete a queda do total de população economicamente ativa, ou seja, pessoas que compõem a força de trabalho do País, mas que não estão a procura de emprego, seja por motivações de empreendedorismo, seja por uma alternativa de emprego no setor público

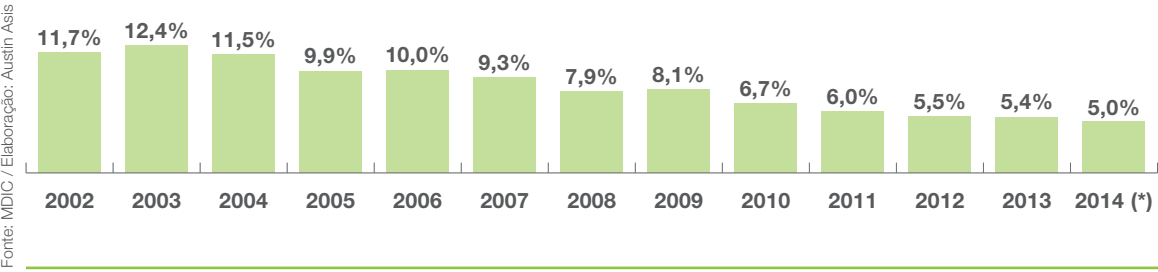
via concurso. Por outro lado, o setor industrial continua reduzindo seu estoque de empregados em virtude da concorrência externa e falta de investimentos para aumento da competitividade, como, por exemplo, infraestrutura logística e suprimentos de produção com menor custo (ex: energia elétrica). Tal cenário reproduz uma condição distorcida da realidade do emprego no País e perspectivas negativas.

Taxa de desemprego (Em % da PEA)



Em termos anuais, a taxa de desemprego no ano de 2013 encerrou em 5,4%, relativamente estável ao resultado de 2012 (5,5%). Para 2014, a expectativa é que haja queda para 5%.

Taxa de desemprego - IBGE (Média anual - em % da PEA)

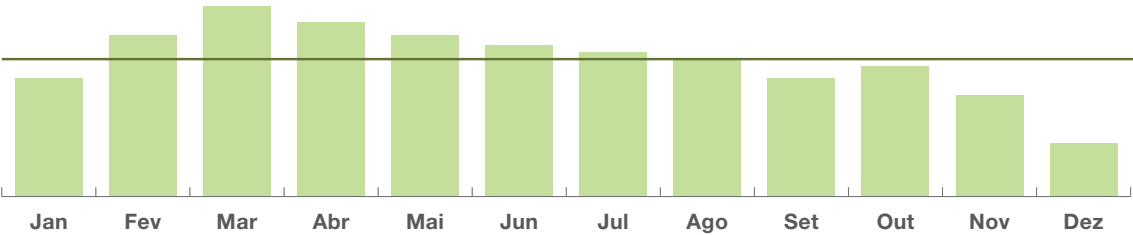


A sazonalidade da taxa de desemprego e sua importância...

A análise da taxa de desemprego por meio de sua média anual é muito relevante em virtude da forte sazonalidade que afeta o indicador, pois interfere diretamente no planejamento estratégico das empresas, seja com foco na produção ou no marketing e publicidade. Dessa forma, temos que o último trimestre do ano é o período em que a taxa de desemprego cai fortemente e fica ao menos 0,7 ponto percentual abaixo da média anual. Ou seja, se a taxa média no ano é de 5,5%, no último trimestre do ano a taxa ficará ao redor de 4,8%. Essa menor

taxa decorre, invariavelmente, pelo período de contratações temporárias no setor de serviços (ex: lojas de departamentos, shoppings, hotéis, etc.) por conta do aumento da demanda no final do ano devido às festividades e férias de verão. Já no primeiro trimestre do ano é o período em que se inicia o processo de demissão das contratações temporárias e nesse período a taxa média observada fica ao menos 0,2 ponto percentual acima da média anual. Mas o período mais crítico para o emprego é o terceiro trimestre, pois é quando as demissões atingem seu ápice do ano e a taxa de desemprego média fica 0,4 ponto percentual acima da taxa média do ano.

Sazonalidade da taxa de desemprego (Em % da PEA)

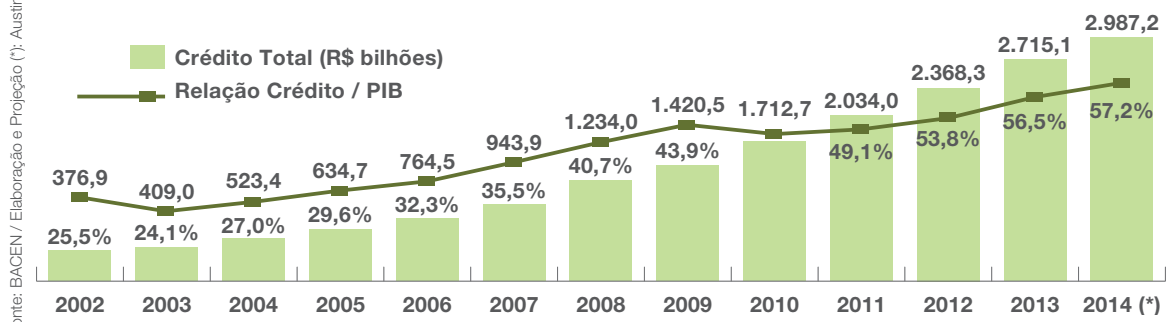


Fonte: Dados primários IBGE / Cálculo e Elaboração: Austin Asis

O mercado de crédito muito provavelmente continuará utilizando os bancos públicos para estimular o fomento no setor produtivo. O cenário econômico nacional e internacional ainda incerto tem refletido com vigorosa cautela sobre o mercado de crédito, pois as instituições têm sido mais cautelosas na concessão de crédito, seja no volume ou no prazo. Nesse contexto, o mercado de crédito deve apresentar taxas de crescimento menores a partir de 2015 até que haja restabelecimento da confiança

por parte de consumidores, empresários e instituições financeiras. Com isso, a relação Crédito/PIB deverá encerrar 2014 ao redor de 57,2% em 2014, pouco acima dos 56,5% anotados em 2013. Em tempo, vale destacar que na comparação com as economias emergentes, que são nossos concorrentes pela atração do investimento estrangeiro, o Brasil ainda está longe de atingir os níveis observados nessas economias que flutuam ao redor de 100% do PIB.

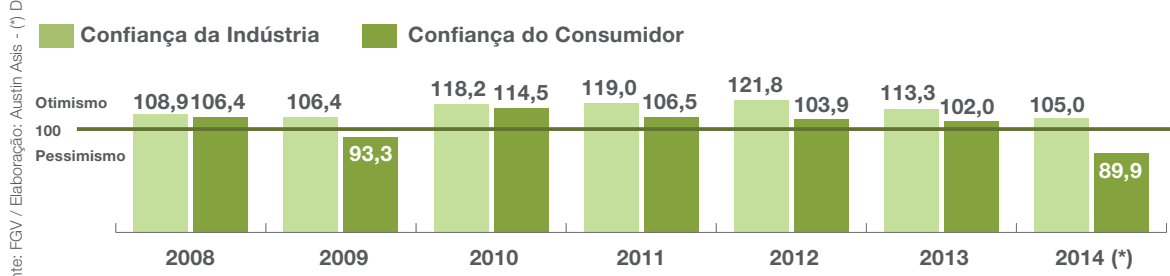
Total de crédito no SFN (Em R\$ bilhões e % do PIB)



A mudança no cenário internacional, em particular quanto ao rumo da taxa de juros nos Estados Unidos, deve produzir efeitos negativos ao setor corporativo quanto aos canais de financiamentos externos. Pois, muito provavelmente, a aversão aos países emergentes deverá crescer em 2015 e as opções de financiamento ficarão restritas ao mercado doméstico, principalmente via BNDES, e com custos maiores devido ao processo de

elevação da taxa Selic. Os indicadores de confiança do Consumidor e da Indústria, calculados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), diferentemente do cenário apresentado até meados de 2013, quando havia crença no otimismo, neste ano de 2014 houve contínua perda desta confiança e os indicadores da indústria estão no terreno do pessimismo, ou seja, seus índices estão abaixo de 100 pontos.

Índice de confiança na economia

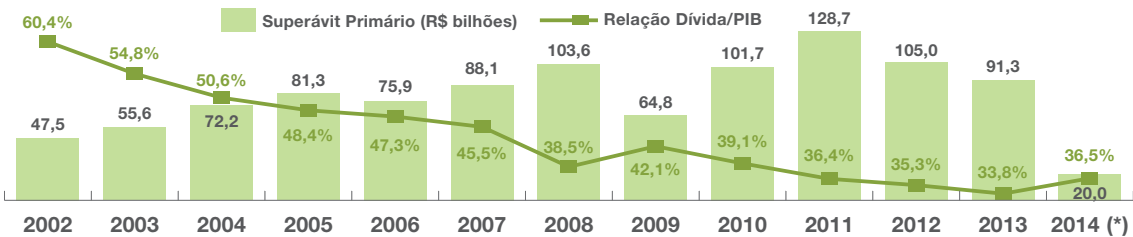


Contas Públicas: tragédia anunciada...

O resultado das contas públicas em 2014 será o pior desde a adoção do Plano Real, em 1994, e de má qualidade. Primeiro, em virtude das fortes despesas do governo federal com o custeio da máquina administrativa e baixo gasto com investimentos. Em segundo, porque não houve excessivo uso da chamada “contabilidade criativa” para anunciar resultados primários

superavitários. Em outras palavras, o uso de meios não convencionais para a contabilidade pública nos últimos anos acumulou o saldo grande da má gestão e que está refletindo agora em 2014. Após anos em queda consecutiva, em 2014 a relação Dívida/PIB deverá apresentar alta, incorrendo em manutenção dos baixos níveis de confiança e investimento por algum tempo.

Superávit primário e relação dívida/PIB



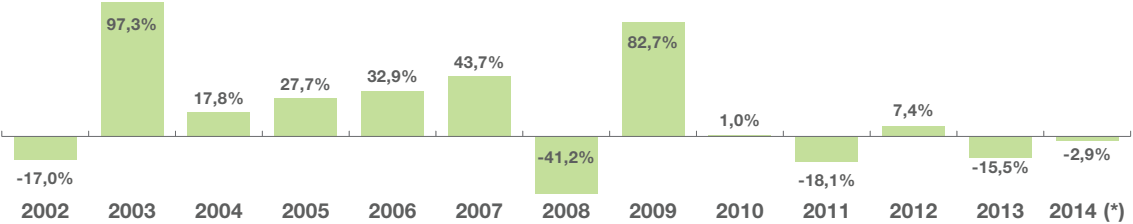
Investimentos financeiros decepcionam...

O ano de 2014, que contou com o conturbado período da Copa e eleições presidenciais, foi negativo para o setor produtivo e os ativos financeiros. Além da mudança de perspectiva com o cenário internacional, as ações do governo federal em alterar a regra para o setor elétrico e o represamento de preços de combustíveis afetaram negativamente o desempenho da Bovespa. Em 2013, o índice Bovespa amargou queda de 15,5%, devendo novamente fechar

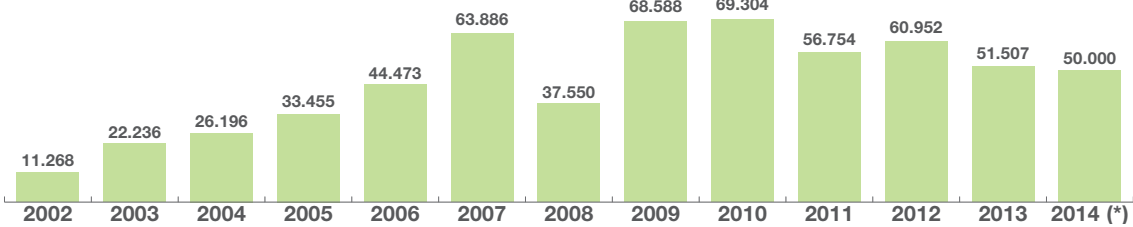
no vermelho em 2014, porém, de forma mais amena: 2,9%.

Vale destacar que o mercado de capitais foi a principal fonte de financiamento das economias desenvolvidas no século passado, portanto, é extremamente importante que haja fortalecimento dessa fonte de financiamento para que os custos de investimentos sejam menores e as taxas de crescimento do PIB sejam maiores, refletindo-se em melhores condições econômicas e sociais.

Índice Bovespa (Var. % no ano)



Índice Bovespa (Em pontos)



Produção Física Industrial: recuperação tímida em 2013...

A produção física industrial brasileira, segundo

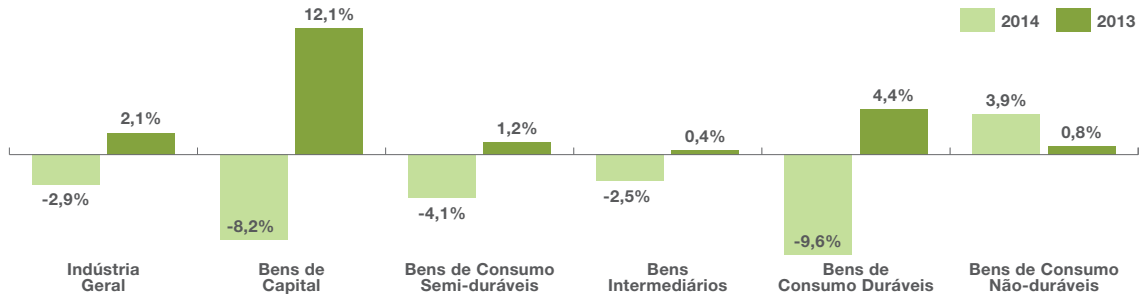
dados do IBGE, apresentou expansão de 2,1% em 2013 e praticamente se recuperou do tombo sofrido em 2012 quando anotou retração de

2,3%. Em grande parte, o desempenho positivo de 2013, mesmo que ainda em nível moderado, deveu-se pelo vigoroso desempenho dos Bens de Capital (máquinas e equipamentos) com alta de 12,9% sobre 2012, e Bens de Consumo Duráveis com crescimento de 4,4%.

O bom desempenho dos Bens de Capital e Bens Duráveis decorreu de alguns fatores, como, por exemplo, investimentos máquinas e equipamentos de construção devido à Copa do Mundo, bem como ao setor imobiliário e de veículos fomentados pela política do governo de desoneração fiscal e oferta de crédito via bancos públicos federais (BNDES, BB e Caixa).

Porém, no resultado de 2014 acumulado até o mês de setembro, a produção industrial revela novo revés com queda de 2,9% em relação aos nove primeiros meses de 2013. Contrariando o que ocorreu em 2013, os Bens de Capital e Bens Duráveis são os destaques negativos com encolhimento da produção da ordem de 8,2% e 9,6%, respectivamente, em relação a 2013. Tais desempenhos negativos estão relacionados com o ambiente conturbado que vigorou em 2014 e com o cenário incerto sobre a dinâmica macroeconômica do País a partir de 2015, bem como com a trajetória recente dos índices de confiança de consumidores e empresários.

Produção física industrial - Por categoria de uso (Var. % no ano)



Setores mais dinâmicos em 2014*

Por subsetores de atividade	2014*	2013	2012
Indústria Geral	-2,9%	2,1%	-2,3%
Fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos	5,9%	-0,6%	0,3%
Indústrias Extrativas	5,4%	-3,6%	-0,5%
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	4,3%	-2,3%	-
Fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	3,6%	4,6%	-11,8%
Fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis	2,8%	6,6%	4,9%
Fabricação de sabões, detergentes, produtos de limpeza, cosméticos, produtos de perfumaria e de higiene pessoal	1,7%	5,6%	4,6%
Fabricação de bebidas	1,3%	-2,1%	1,3%
Fabricação de produtos do fumo	0,2%	-8,2%	-13,4%

Setores menos dinâmicos em 2014*			
Por subsetores de atividade	2014*	2013	2012
Fabricação de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores	-0,1%	1,8%	8,6%
Fabricação de produtos alimentícios	-0,2%	0,6%	-1,2%
Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	-0,5%	-0,6%	1,5%
Fabricação de produtos de madeira	-1,6%	2,1%	8,7%
Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	-2,1%	2,2%	-0,7%
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	-2,7%	-0,5%	-8,7%
Impressão e reprodução de gravações	-3,0%	-4,5%	-
Preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, artigos para viagem e calçados	-3,1%	4,3%	-3,6%
Indústrias de Transformação	-3,9%	2,8%	-2,4%
Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	-4,0%	0,7%	-1,4%
Fabricação de outros produtos químicos	-4,2%	4,8%	3,4%
Fabricação de máquinas e equipamentos	-4,9%	3,9%	-5,3%
Insumos típicos da construção civil	-5,6%	1,1%	1,3%
Fabricação de produtos diversos	-5,7%	7,9%	-7,4%
Fabricação de produtos têxteis	-5,9%	0,2%	-4,7%
Metalurgia	-6,4%	0,0%	-4,1%
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	-7,8%	3,2%	-0,7%
Fabricação de móveis	-8,3%	1,7%	5,7%
Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	-11,0%	-1,6%	-2,4%
Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias	-18,1%	9,6%	-13,5%
Média Geral dos Segmentos "Mais e Menos dinâmicos da Indústria Nacional"	-2,6%	1,4%	-1,6%

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Assis

Produção de autoveículos se recupera em 2013 após a queda de 2012...

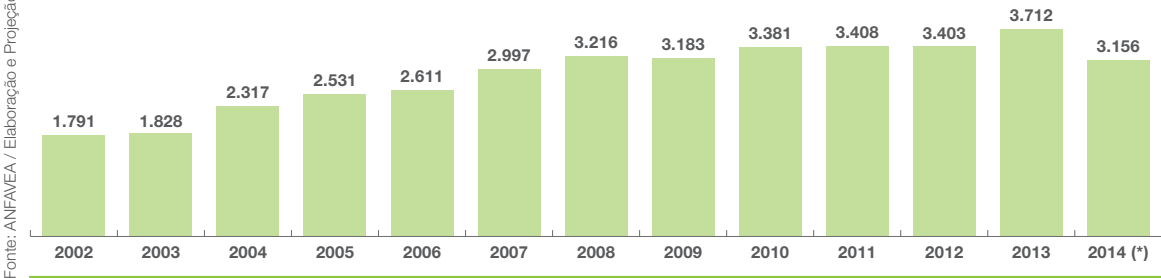
A produção de autoveículos, que inclui veículos leves, caminhões e ônibus, encerrou 2013 com expansão de 9,1% e 3,7 milhões de unidades ante 3,4 milhões em 2012. O grande destaque ficou a cargo da produção de caminhões

cresceu 40,7% sobre 2012 e atingiu 187,1 mil unidades produzidas em 2013, seguido por veículos comerciais leves com expansão de 18,4%. Já a produção de ônibus apresentou expansão moderada de 9,5%, com destaque para a produção de ônibus rodoviário, que cresceu 32,8%.

Produção física industrial brasileira			
Indústria Geral	2014*	2013	2012
Bens de capital	-8,2%	12,1%	-11,2%
1. Equipamentos de transporte industrial	-15,5%	26,8%	-12,0%
Bens intermediários	-2,5%	0,4%	-1,6%
1. Alimentos e bebidas básicos, destinados principalmente à indústria	-3,2%	5,6%	7,1%
2. Alimentos e bebidas elaborados, destinados principalmente à indústria	1,6%	-0,4%	-1,0%
3. Insumos industriais básicos	7,1%	-4,0%	-4,1%
4. Insumos industriais elaborados	-5,1%	0,9%	-1,2%
5. Combustíveis e lubrificantes básicos	1,4%	-2,9%	0,2%
6. Combustíveis e lubrificantes elaborados - exceto gasolina p/ veículo	2,7%	6,0%	3,8%
7. Peças e acessórios para bens de capital	-4,7%	-5,1%	8,2%
8. Peças e acessórios para equipamentos de transporte industrial	-14,3%	2,0%	-11,8%
Bens de consumo	-2,2%	2,6%	-0,5%
Bens de consumo duráveis	-9,6%	4,4%	-1,4%
1. Duráveis - exclusive (2) e (3)	-0,1%	5,5%	1,8%
2. Automóveis para passageiros	-17,1%	4,1%	-1,1%
3. Equipamentos de transporte não industrial	-0,9%	0,2%	-20,8%
Bens de consumo semiduráveis e não duráveis	0,2%	2,0%	-0,2%
4. Semiduráveis	-4,1%	1,2%	-10,6%
5. Não duráveis - exclusive (6) e (7)	3,9%	0,8%	0,2%
6. Alimentação e bebidas elaborados para consumo doméstico	-0,6%	0,4%	0,1%
7. Gasolinas para automóvel (motor spirit)	3,6%	12,6%	7,9%
Média Geral dos Segmentos	-3,2%	3,6%	-2,3%

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Assis

Produção de veículos, caminhões e ônibus (Em mil unidades)

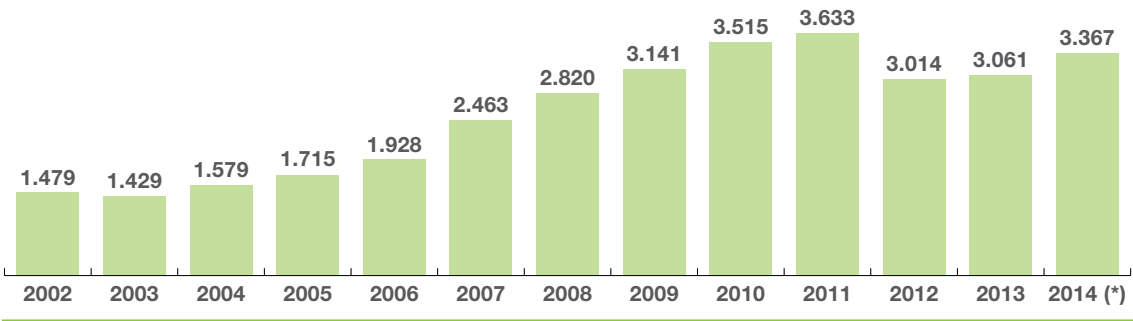


Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção: Austin Assis

Produtos de veículos leves, caminhões e ônibus								
Autoveículos	2012		2013		2013/2012	Jan-Set/2014		2014/2013(*)
	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Var. % no ano	Unidades	Part. %	Var.% no ano
	3.232.925	95,0%	3.485.180	93,9%	7,8%	2.244.357	94,1%	-16,5%
Automóveis	2.589.236	76,1%	2.722.979	73,3%	5,2%	1.742.860	73,1%	-17,3%
Comerciais leves	643.689	18,9%	762.201	20,5%	18,4%	501.497	21,0%	-13,6%
Caminhões	132.953	3,9%	187.089	5,0%	40,7%	112.064	4,7%	-23,6%
Semileves	2.450	0,1%	4.059	0,1%	65,7%	1.727	0,1%	-45,2%
Leves	24.497	0,7%	32.093	0,9%	31,0%	22.707	1,0%	-13,9%
Médios	8.448	0,2%	12.340	0,3%	46,1%	6.763	0,3%	-31,8%
Semipesados	50.671	1,5%	70.917	1,9%	40,0%	40.386	1,7%	-28,7%
Pesados	46.887	1,4%	67.680	1,8%	44,3%	40.481	1,7%	-20,0%
Ônibus	36.630	1,1%	40.111	1,1%	9,5%	27.793	1,2%	-12,2%
Rodoviário	4.784	0,1%	6.352	0,2%	32,8%	4.879	0,2%	-3,9%
Urbano	31.846	0,9%	33.759	0,9%	6,0%	22.914	1,0%	-13,8%
Produção Total	3.402.508	100%	3.712.380	100,0%	9,1%	2.384.214	100%	-16,8%

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Assis

Produção de veículos, caminhões e ônibus (Em mil unidades)

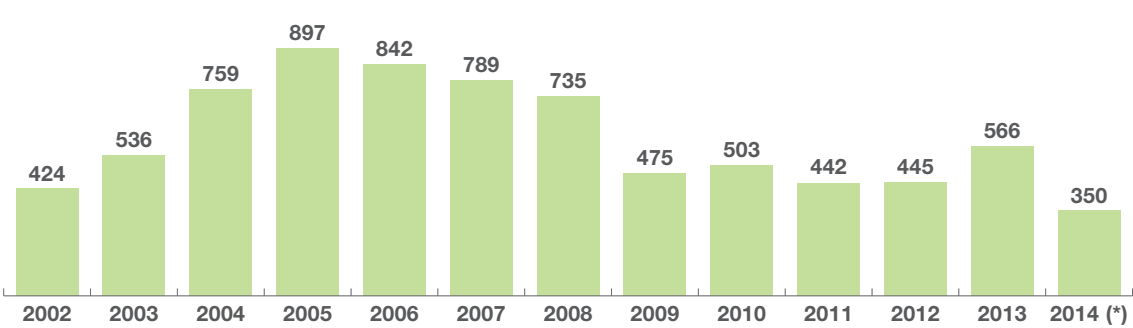


Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Assis

Licenciamento de veículos leves, caminhões e ônibus								
Autoveículos	2012		2013		2013/2012	Jan-Set/2014		2014/2013(*)
	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Var. % no ano	Unidades	Part. %	Var. % no ano
Veículos leves	2.850.507	94,6%	2.876.452	94,0%	0,9%	2.407.442	95,3%	13,3%
Automóveis	2.314.776	76,8%	2.294.349	75,0%	-0,9%	1.803.024	71,4%	6,4%
Comerciais leves	535.731	17,8%	582.103	19,0%	8,7%	604.418	23,9%	40,7%
Caminhões	134.741	4,5%	151.175	4,9%	12,2%	99.047	3,9%	-12,0%
Ônibus	28.726	1,0%	32.896	1,1%	14,5%	19.985	0,8%	-16,8%
Licenciamento Total	3.013.974	100,0%	3.060.523	100,0%	1,5%	2.526.474	100,0%	11,7%

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Assis

Exportação de veículos, caminhões e ônibus (Em mil unidades)



Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção: Austin Assis

Exportação de veículos leves, caminhões e ônibus								
Autoveículos	2012		2013		2013/2012	Jan-Set/2014		2014/2013(*)
	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Var. % no ano	Unidades	Part. %	Var. % no ano
Veículos leves	412.598	92,7%	531.512	93,9%	28,8%	243.184	92,8%	-39,3%
Automóveis	306.629	68,9%	397.218	70,1%	29,5%	175.922	67,1%	-41,8%
Comerciais leves	105.969	23,8%	134.294	23,7%	26,7%	67.262	25,7%	-31,9%
Caminhões	23.896	5,4%	25.019	4,4%	4,7%	13.942	5,3%	-23,5%
Semileves	520	0,1%	1.280	0,2%	146,2%	815	0,3%	-15,3%
Leves	4.286	1,0%	4.388	0,8%	2,4%	3.271	1,2%	1,2%
Médios	1.286	0,3%	1.359	0,2%	5,7%	1.026	0,4%	5,0%
Semipesados	6.738	1,5%	8.060	1,4%	19,6%	3.852	1,5%	-32,9%
Pesados	11.066	2,5%	9.932	1,8%	-10,2%	4.978	1,9%	-31,9%
Ônibus	8.725	2,0%	9.768	1,7%	12,0%	4.881	1,9%	-28,3%
Rodoviário	2.669	0,6%	3.140	0,6%	17,6%	2.027	0,8%	-4,3%
Urbano	6.056	1,4%	6.628	1,2%	9,4%	2.854	1,1%	-39,2%
Exportação Total	445.219	100,0%	566.299	100,0%	27,2%	262.007	100,0%	-38,5%

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Assis

Produção de Caminhões: freada brusca

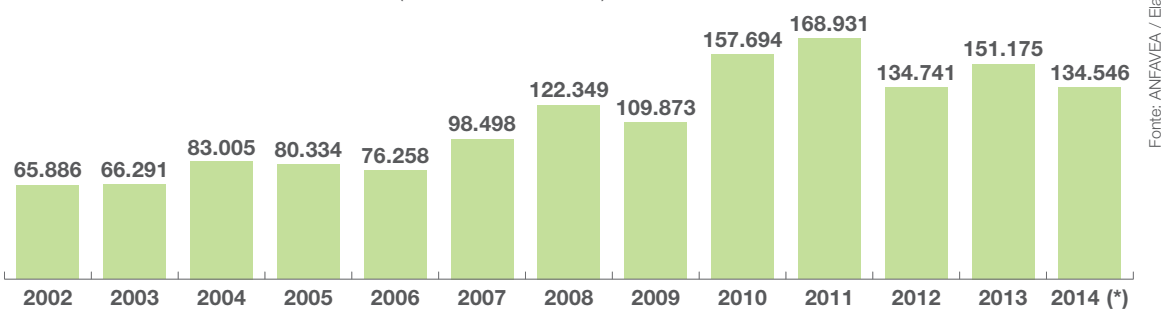
A produção de caminhões cresceu 40,7% em 2013 e se recuperou da queda registrada em 2012 (-40,5%). No entanto, nem mesmo a expectativa de nova safra recorde fará com que a produção recupere seu nível em 2014. As ações do governo para ajudar o setor fora

importantes ao longo de 2013 e até meados de 2014. Porém, o cenário econômico incerto atrelado às quedas dos preços de commodities e dos indicadores de confiança de consumidores e empresários, deverão impactar negativa o ano de 2014 e de 2015, postergando a recuperação de forma mais consistente para 2016.

Produção de caminhões (Em mil unidades)



Licenciamento de caminhões (Em mil unidades)

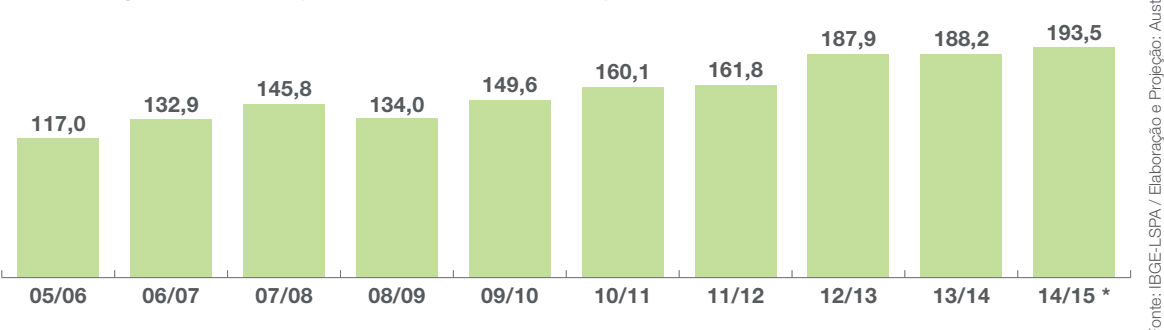


Safra de grãos: superando dificuldades

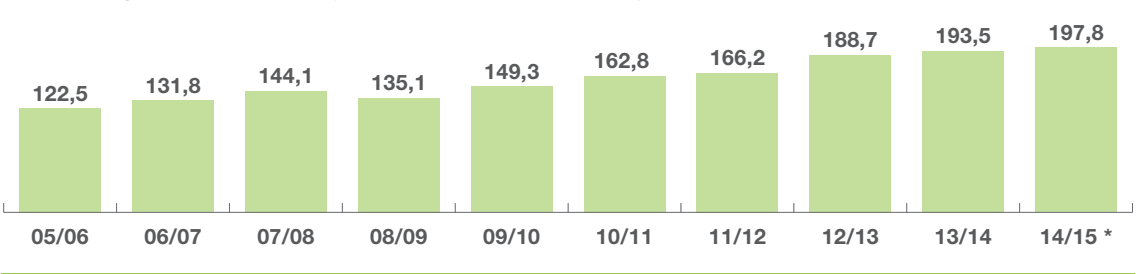
Segundo dados do IBGE e CONAB, a safra de grãos no Brasil deverá ser novamente recorde histórico em 2014/2015. Mesmo diante das dificuldades impostas pelas condições do clima adverso nas regiões produtoras, como excesso de chuva no Sul e crise hídrica devido a maior seca

dos últimos 80 anos no Sudeste, a expectativa dos institutos de pesquisa é de uma nova supersafra. No entanto, as recentes quedas dos preços das commodities agrícolas no mercado internacional pode fazer com que o volume esperado para a safra seguinte (2015/16) seja menor que o atual, principalmente pelos custos envolvidos.

Safra de grãos - IBGE (Em milhões de toneladas)



Safra de grãos - CONAB (Em milhões de toneladas)



Produção de implementos rodoviários em marcha à ré

Segundo dados da ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), a produção de implementos rodoviários cresceu 10,2% em 2013 e atingiu o segundo melhor nível da história ao registrar 183,2 mil unidades produzidas, perdendo apenas para o ano de 2011, que anotou 196,1 mil unidades, e não foi suficiente para reverter a queda apurada em 2012 de 15,2%. Para 2014, os dados contabilizados até o mês de setembro revelam que o ano foi difícil para o setor, que apurou queda de 11,5% até o momento, devendo encerrar o ano com retração ao redor de 10%.

Na segregação por tipo de implementos rodoviários de reboque e semirreboque, o crescimento registrado foi de 33,4% após amargar queda de 11,6% em 2012. O destaque positivo entre os tipos ficou para Dolly com expansão de 139,3% em 2013, seguido por Tanque Inox com 99% e Tanque Carbono com 80,1%.

No entanto, no resultado acumulado entre janeiro e setembro de 2014, a queda é de 17,9% com as maiores quedas anotadas pelos tipos: Silo com -41,3% e Baú Frigorificado com -38,9%. Muito provavelmente, a produção de reboques e semirreboques fechará o ano de 2014 com queda ao redor de 18%.

Implementos Rodoviários (emplacamento do setor)					
Ano	Reboques e Semirreboques (a)	Carrocerias sobre chassis (b)	Mercado interno (c = a + b)	Exportação (d)	Total (c + d)
2004	38.163	45.653	83.816	3.108	86.924
2005	30.035	44.561	74.596	3.832	78.428
2006	29.012	51.796	80.808	5.305	86.113
2007	40.209	62.860	103.069	7.057	110.126
2008	54.486	76.715	131.201	7.087	138.288
2009	40.509	74.598	115.107	3.163	118.270
2010	59.251	111.032	170.283	4.393	174.676
2011	59.441	131.382	190.823	5.276	196.099
2012	52.543	107.871	160.414	5.810	166.224
2013	70.106	107.690	177.796	5.432	183.228
Jan-Set/14	42.038	74.938	116.976	2.791	119.767
Jan-Set/13	51.174	80.228	131.402	3.918	135.320
Var.% 14/13	-17,9%	-6,6%	-11,0%	-28,8%	-11,5%

Participação por tipo e mercado					
Ano	Reboques e Semirreboques (a)	Carrocerias sobre chassis (b)	Mercado interno (c = a + b)	Exportação (d)	Total (c + d)
2004	45,5%	54,5%	96,4%	3,6%	100%
2005	40,3%	59,7%	95,1%	4,9%	100%
2006	35,9%	64,1%	93,8%	6,2%	100%
2007	39,0%	61,0%	93,6%	6,4%	100%
2008	41,5%	58,5%	94,9%	5,1%	100%
2009	35,2%	64,8%	97,3%	2,7%	100%
2010	34,8%	65,2%	97,5%	2,5%	100%
2011	31,1%	68,9%	97,3%	2,7%	100%
2012	32,8%	67,2%	96,5%	3,5%	100%
2013	39,4%	60,6%	97,0%	3,0%	100%
2014 *	35,9%	64,1%	97,7%	2,3%	100%

Fonte: ANFR / Elaboração: Austin Assis

Reboques e semireboques (em unidades)													
Família	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jan-Set/13	Jan-Set/14	Var.% 14/13
Graneleiro / Carga Seca	22.696	13.617	9.566	13.696	20.366	13.611	18.723	18.389	15.909	22.507	16.060	12.151	-24,3%
Basculante	2.897	2.226	2.261	3.609	5.918	4.536	9.453	11.184	9.801	12.583	9.101	7.814	-14,1%
Baú Carga Geral	2.111	3.257	4.194	4.335	4.841	3.622	5.842	6.032	5.497	6.454	4.750	3.538	-25,5%
Tanque Carbono	2.568	1.977	1.963	3.028	5.343	5.335	4.108	3.224	2.510	4.520	3.365	3.589	6,7%
Canavieiro	1.276	1.848	3.009	4.380	4.864	3.794	4.722	3.635	2.755	3.154	2.938	2.633	-10,4%
Baú Lonado	1.575	1.542	1.638	2.872	2.791	1.800	3.469	3.460	3.305	3.804	2.905	2.165	-25,5%
Dolly	407	465	714	1.035	1.434	1.224	1.231	1.325	1.462	3.499	2.490	2.023	-18,8%
Porta Container	733	1.256	1.390	1.479	2.113	1.510	2.710	3.435	2.700	2.933	2.128	1.840	-13,5%
Baú Frigorífico	1.155	1.316	1.454	1.996	1.434	1.129	1.671	1.414	1.545	2.530	1.708	1.044	-38,9%
Carregatudo	328	324	455	607	1.422	1.011	1.598	2.115	2.503	2.171	1.633	1.261	-22,8%
Especial	891	1.044	1.192	1.540	2.070	1.390	1.749	2.183	1.651	1.986	1.436	1.222	-14,9%
Tanque Inox	551	535	471	645	487	503	1.411	1.105	906	1.803	1.304	1.019	-21,9%
Silo	220	188	163	402	940	490	939	1.048	998	924	698	410	-41,3%
Transporte de toras	755	436	542	585	425	530	1.553	869	951	1.218	641	1.309	104,2%
Tanque Alumínio	0	4	0	0	38	24	72	23	50	20	17	20	17,6%
Total	38.163	30.035	29.012	40.209	54.486	40.509	59.251	59.441	52.543	70.106	51.174	42.038	-17,9%

Fonte: ANFR / Elaboração: Austin Assis

Carroceria sobre chassis (em unidades)													
Família	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jan-Set/13	Jan-Set/14	Var.% 14/13
Baú Alumínio / Frigorífico	19.182	19.137	24.146	18.926	25.732	26.274	40.517	45.903	40.671	41.531	31.076	25.724	-17,2%
Graneleiro /Carga Seca	23.998	23.025	25.172	19.533	26.286	26.604	37.211	44.595	35.487	32.863	24.940	20.849	-16,4%
Basculante	-	-	-	7.740	11.084	10.332	16.245	19.910	13.742	13.220	9.557	12.768	33,6%
Tanque	-	-	-	1.494	1.776	1.789	2.914	3.607	3.563	5.066	3.543	4.380	23,6%
Betoneira	-	-	-	-	-	-	1.851	2.405	2.197	1.942	1.532	1.074	-29,9%
Baú Lonado	-	-	-	539	578	381	751	851	628	721	530	742	40,0%
Outras / Diversas	2.473	2.399	2.478	14.628	11.259	9.218	11.543	14.111	11.583	12.347	9.050	9.401	3,9%
Total	45.653	44.561	51.796	62.860	76.715	74.598	111.032	131.382	107.871	107.690	80.228	74.938	-6,6%

Fonte: ANFR / Elaboração: Austin Assis

Reboques e semireboques (participação no total, por ano)													
Família	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jan-Set/13	Jan-Set/14	Var.% 14/13
Graneleiro / Carga Seca	59,5%	45,3%	33,0%	34,1%	37,4%	33,6%	31,6%	30,9%	30,3%	32,1%	28,9%	12.151	-24,3%
Basculante	7,6%	7,4%	7,8%	9,0%	10,9%	11,2%	16,0%	18,8%	18,7%	17,9%	18,6%	7.814	-14,1%
Baú Carga Geral	5,5%	10,8%	14,5%	10,8%	8,9%	8,9%	9,9%	10,1%	10,5%	9,2%	8,4%	3.538	-25,5%
Tanque Carbono	6,7%	6,6%	6,8%	7,5%	9,8%	13,2%	6,9%	5,4%	4,8%	6,4%	8,5%	3.589	6,7%
Canavieiro	3,3%	6,2%	10,4%	10,9%	8,9%	9,4%	8,0%	6,1%	5,2%	4,5%	6,3%	2.633	-10,4%
Baú Lonado	4,1%	5,1%	5,6%	7,1%	5,1%	4,4%	5,9%	5,8%	6,3%	5,4%	5,2%	2.165	-25,5%
Dolly	1,1%	1,5%	2,5%	2,6%	2,6%	3,0%	2,1%	2,2%	2,8%	5,0%	4,8%	2.023	-18,8%
Porta Container	1,9%	4,2%	4,8%	3,7%	3,9%	3,7%	4,6%	5,8%	5,1%	4,2%	4,4%	1.840	-13,5%
Baú Frigorífico	3,0%	4,4%	5,0%	5,0%	2,6%	2,8%	2,8%	2,4%	2,9%	3,6%	2,5%	1.044	-38,9%
Carregatudo	0,9%	1,1%	1,6%	1,5%	2,6%	2,5%	2,7%	3,6%	4,8%	3,1%	3,0%	1.261	-22,8%
Especial	2,3%	3,5%	4,1%	3,8%	3,8%	3,4%	3,0%	3,7%	3,1%	2,8%	2,9%	1.222	-14,9%
Tanque Inox	1,4%	1,8%	1,6%	1,6%	0,9%	1,2%	2,4%	1,9%	1,7%	2,6%	2,4%	1.019	-21,9%
Silo	0,6%	0,6%	0,6%	1,0%	1,7%	1,2%	1,6%	1,8%	1,9%	1,3%	1,0%	410	-41,3%
Transporte de toras	2,0%	1,5%	1,9%	1,5%	0,8%	1,3%	2,6%	1,5%	1,8%	1,7%	3,1%	1.309	104,2%
Tanque Alumínio	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	20	17,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	42.038	-17,9%

Fonte: ANFR / Elaboração: Austin Assis

Carroceria sobre chassis (participação no total, por ano)													
Família	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jan-Set/13	Jan-Set/14	Var.% 14/13
Baú Alumínio / Frigorífico	42,0%	42,9%	46,6%	30,1%	33,5%	35,2%	36,5%	34,9%	37,7%	38,6%	34,3%	25.724	-17,2%
Graneleiro / Carga Seca	52,6%	51,7%	48,6%	31,1%	34,3%	35,7%	33,5%	33,9%	32,9%	30,5%	27,8%	20.849	-16,4%
Basculante	-	-	-	12,3%	14,4%	13,9%	14,6%	15,2%	12,7%	12,3%	17,0%	12.768	33,6%
Tanque	-	-	-	2,4%	2,3%	2,4%	2,6%	2,7%	3,3%	4,7%	5,8%	4.380	23,6%
Betoneira	-	-	-	-	-	-	1,7%	1,8%	2,0%	1,8%	1,4%	1.074	-29,9%
Baú Lonado	-	-	-	0,9%	0,8%	0,5%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	1,0%	742	40,0%
Outras / Diversas	5,4%	5,4%	4,8%	23,3%	14,7%	12,4%	10,4%	10,7%	10,7%	11,5%	12,5%	9.401	3,9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	74.938	-6,6%

Fonte: ANFR / Elaboração: Austin Asis

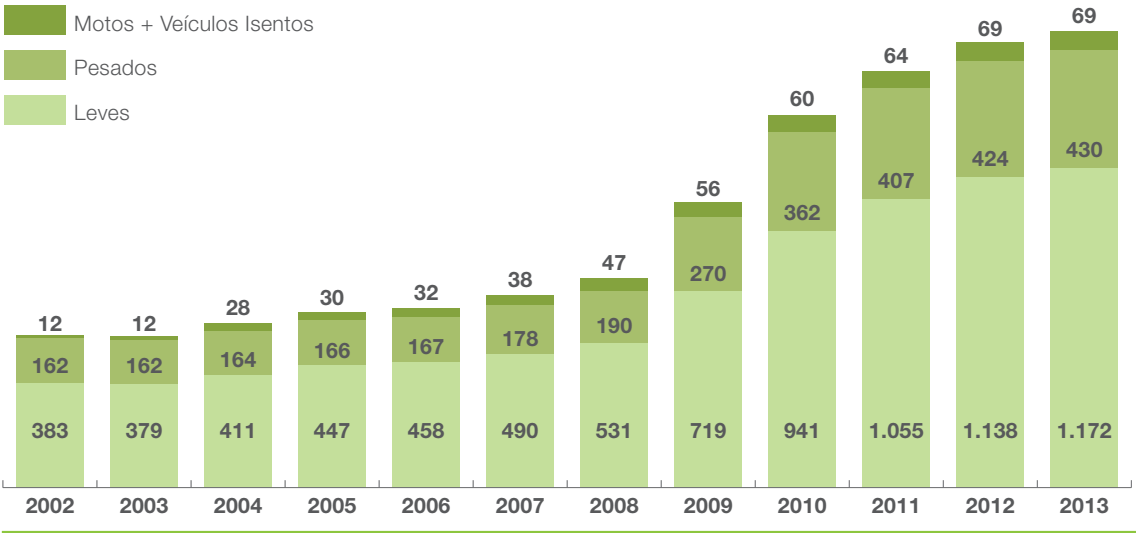
Luz amarela para o tráfego de veículos nas estradas pedagiadas

Em 2013, o tráfego de veículos nas estradas pedagiadas registrou novo recorde e superou o resultado de 2012 ao anotar 1,671 milhão de unidades bilhão de passagens nas praças de pedágios das empresas associadas à ABCR, anotando crescimento de 2,5% em relação a 2012.

O indicador de tráfego nas estradas é bom

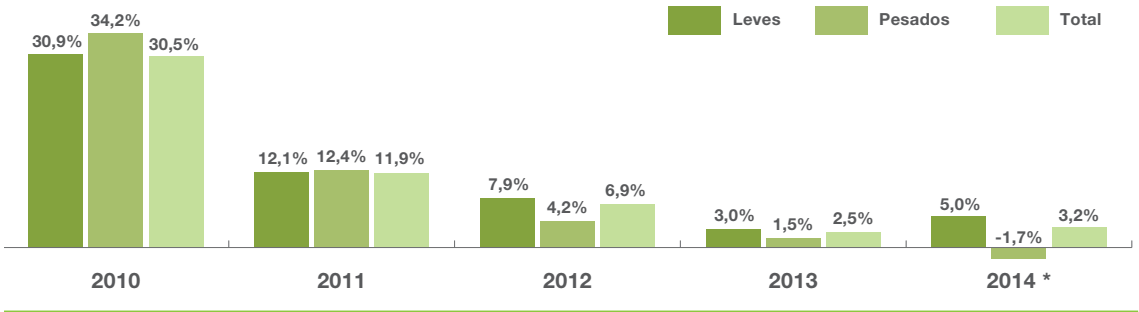
orientador sobre a dinâmica macroeconômica, ou seja, na medida em que há menos veículos trafegando nas estradas é indicação que toda a atividade econômica (ex: produção e vendas) está diminuindo, como foi observado na desaceleração da taxa de crescimento de 7% em 2012 para 2,5 em 2013. Para 2014, a expectativa é que haja estabilidade (0%) ou ligeiro recuo, em particular pelo número de veículos pesados.

Veículos pedagiados - ABCR (Em milhões de unidades)

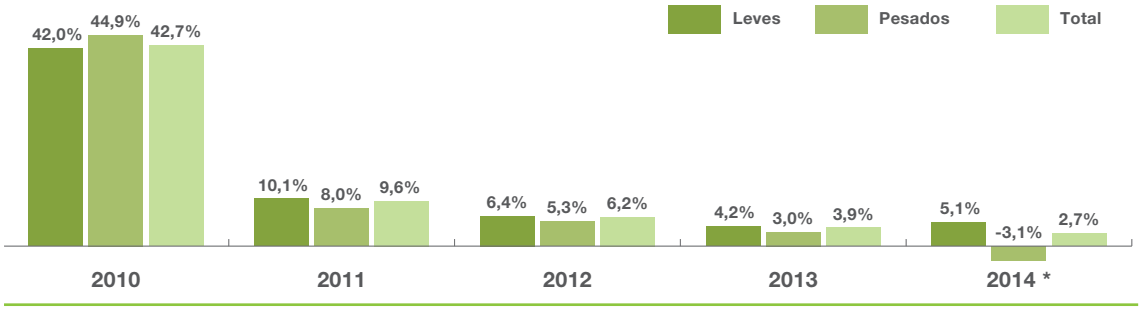


Fonte: ABCR / Elaboração: Austin Asis

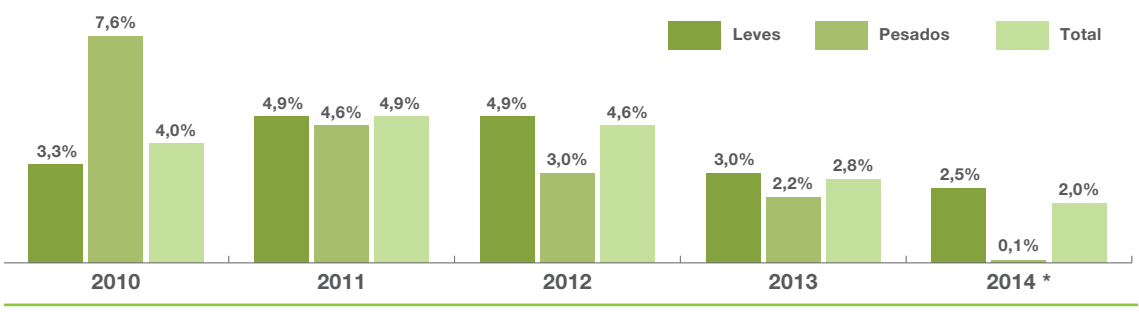
Safra de grãos - IBGE (Em milhões de toneladas)



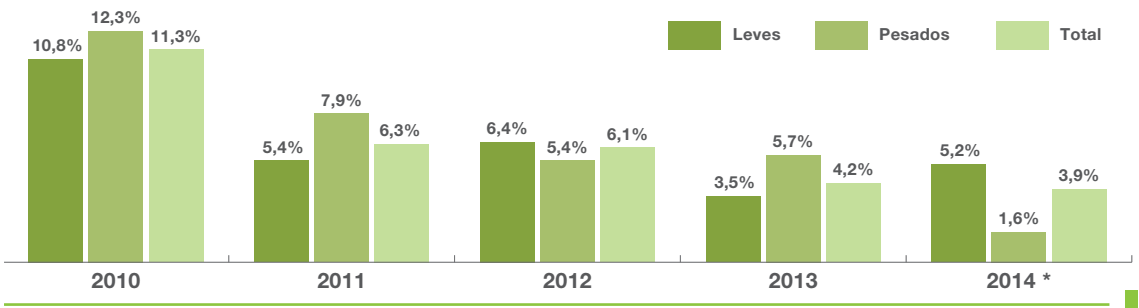
Safra de grãos - IBGE (Em milhões de toneladas)



Safra de grãos - IBGE (Em milhões de toneladas)



Safra de grãos IBGE (Em milhões de toneladas)



Balanços do TRC mostram baixa rentabilidade e alto endividamento

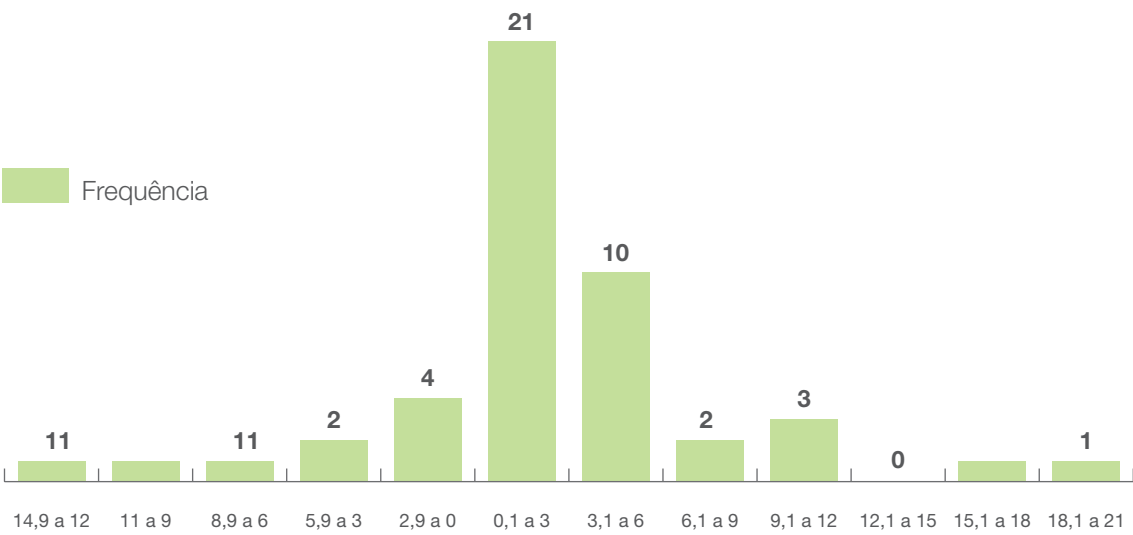
Por Neuto Gonçalves dos Reis

Mesmo diante de um cenário promissor, o TRC ainda padece do mal crônico da baixa lucratividade.

Impulsionado pelos avanços tecnológicos, o profissionalismo dos transportadores, o investimento contínuo em frota e a qualificação da mão de obra, o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é uma atividade em franca expansão. Neste cenário promissor, seria de se esperar que o setor desfrutasse de excelente rentabilidade, boa produtividade e baixo endividamento. A triste realidade, no entanto, é que o TRC padece do mal crônico da baixa lucratividade, pequena produtividade e alto endividamento, o que coloca a atividade no rol das mais arriscadas e de menor remuneração no país. Por isso mesmo, pesquisa de 2013, realizada pelo Instituto Bonilha, mostrou que cerca de 70% dos entrevistados não gostariam de ser um

empreendedor neste segmento. Para constatar o fraco desempenho financeiro do setor, tomou-se como amostra as cinquenta maiores transportadoras listadas pelo anuário Maiores e Melhores de 2013 da OTM Editora. Esta amostra pode ser considerada otimista, pois, além de incluir apenas as empresas supostamente mais bem organizadas e administradas do país, relaciona somente aquelas que tiveram a coragem de enviar voluntariamente seus balanços para o anuário. No quesito rentabilidade sobre receita (figura 1), constata-se que quatorze delas operaram com prejuízo. Destas quatorze, três foram consideradas *out-liers* (discrepantes), ou seja, experimentaram prejuízos muito acima das outras onze.

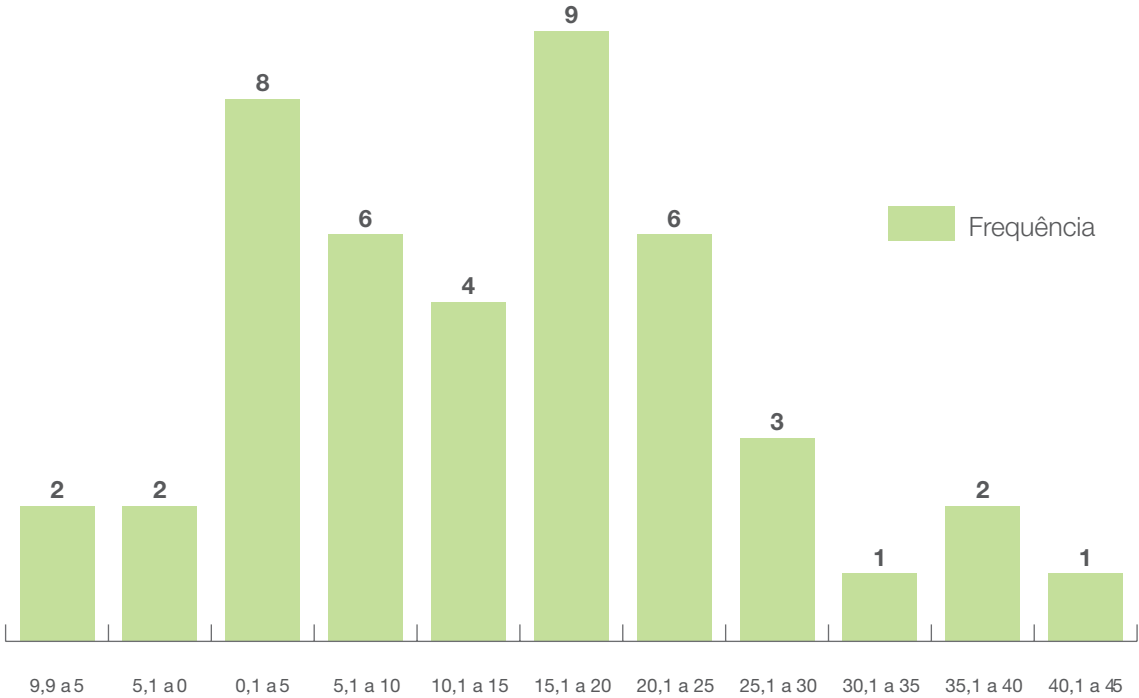
Rentabilidade sobre receita (%)



Mesmo desprezadas as três *out-liers*, a rentabilidade sobre receita concentrou-se na faixa de 0,1 a 3,0% (12 empresas). Este intervalo contém não apenas a média do setor (2,09%) como também a mediana (no caso, como são 47 empresas, o valor que ocupa a 24º lugar na ordem crescente) dos dados (1,46%). Constata-se ainda que apenas duas empresas tiveram rentabilidade superior a dois dígitos.

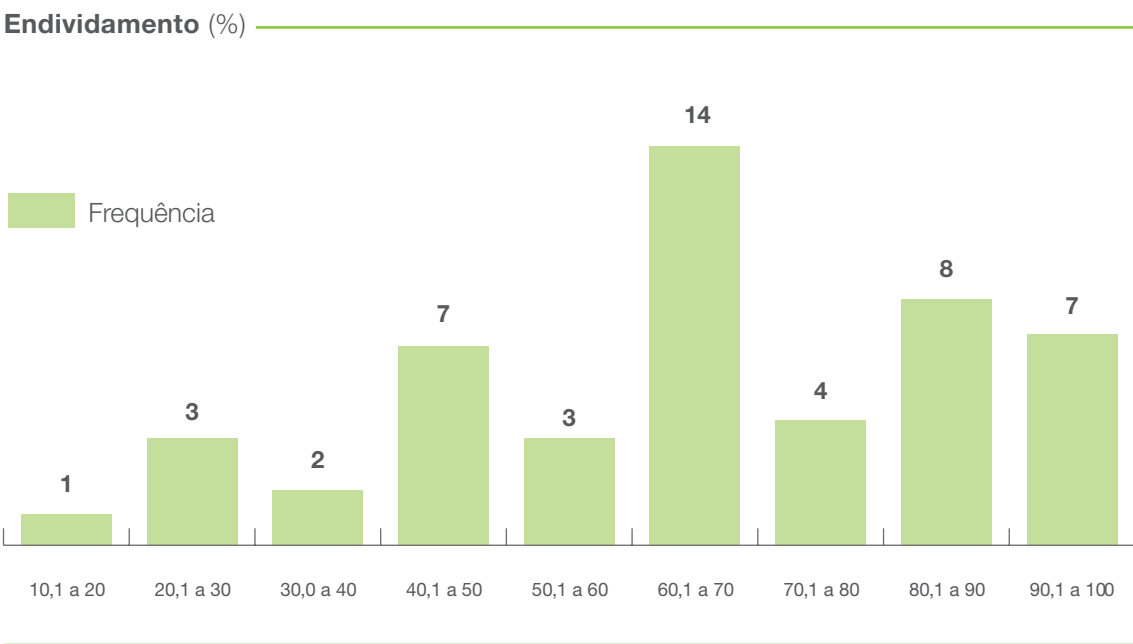
Quando se analisa a rentabilidade sobre o patrimônio líquido (figura 2), constata-se que 14 empresas tiveram rentabilidade abaixo da TJLP, ou seja, inferior a 11%. A moda concentrou-se no intervalo de 15,1 a 20,0% (9 empresas). A média foi de 14,25% e a mediana não passou de 15,39%. Apenas quatro empresas tiveram rentabilidade superior a 30%.

Rentabilidade sobre PL (%)

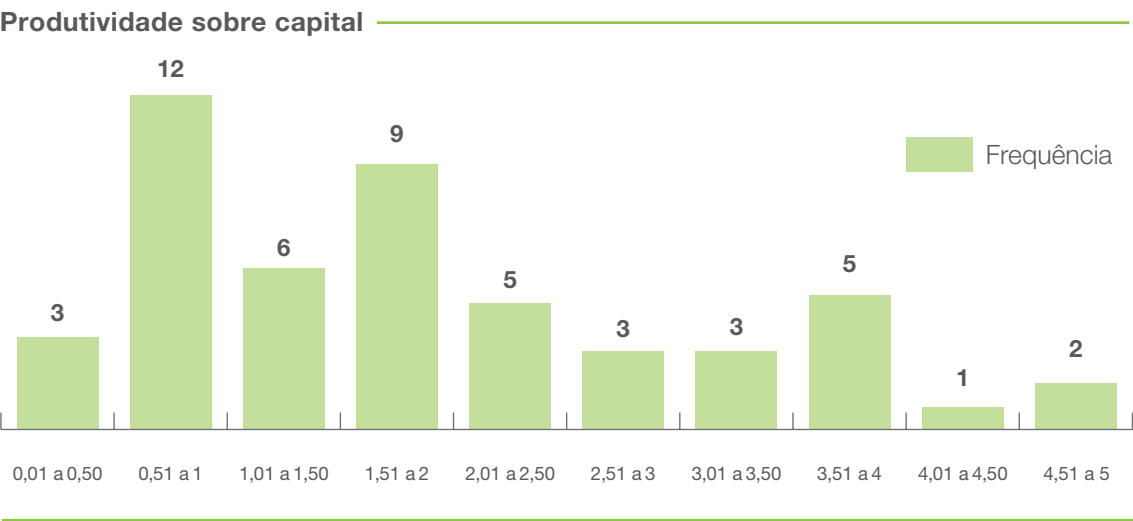


A análise do endividamento (figura 3) revela que, desprezado um *out-lier* (cujo índice é de insolvência), restam outras 37 empresas com indicador superior a 60%. A moda (14 empresas)

concentrou-se na faixa dos 60,1 a 75%. A média foi de 65% e a mediana, de 67,6%. Apenas seis empresas mostraram endividamento inferior a 40%.



Analisou-se também a produtividade do capital, ou seja, quantas vezes por ano as empresas conseguem girar o seu patrimônio líquido, ou ainda, a relação entre receita e patrimônio líquido (figura 4).



Desprezado um valor discrepante, constata-se que quinze empresas giram seu patrimônio líquido menos de uma vez por ano. A moda (12 empresas) situa-se no intervalo entre 0,51 e 1,00. A média é de 1,93 e a mediana, de 1,74. Apenas 11 empresas conseguem girar seu patrimônio líquido mais de três vezes por ano. Um dos motivos para o baixo desempenho financeiro do setor é a grande dificuldade de

repassar os aumentos de custos. De fevereiro de 2007 a fevereiro de 2014, o setor de carga fracionada, por exemplo, foi ao mercado buscar reajuste por onze vezes. As solicitações de aumento acumuladas chegam a 245,83% (tabela 1). No mesmo período, o aumento do INCTF – Índice Nacional do Custo do Transporte de Carga Fracionada – foi de 49,04%.

Tabela 1 – Solicitações de reajustes da CTTC – Câmara Técnica de Tarifas e Comercialização		
Mês	Ano	%
Fevereiro	2007	7,42
Fevereiro	2008	11,10
Abril	2009	7,60
Dezembro	2009	15,00
Fevereiro	2010	18,00
Agosto	2010	10,50
Fevereiro	2011	14,15
Fevereiro	2012	11,95
Fevereiro	2013	14,58
Agosto	2013	7,54
Fevereiro	2014	14,06
Acumulado	-	245,83
INCTF	-	49,04

Tabela 2 – Reajustes em 2013		
Reajuste	Empresas	%
Deram desconto	10	7,6
Mantiveram a tarifa	26	19,7
Até 5%	29	22,0
Entre 5 e 10%	41	31,1
Entre 10 e 15%	19	14,4
Entre 15 e 20%	4	3,0
Acima de 20%	3	2,3
Soma/média	132	5,21
Defasagem	-	14,58
INCTF	-	7,85

O autor é mestre em Engenharia de Transportes, diretor-técnico administrativo da NTC&Logística, membro da Câmara de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª. JARI do DER-SP.



**LINHA
VOLKSWAGEN
DELIVERY,
DE 5 T A 10 T
DE PBT.**

- DELIVERY 8.160 - CAMINHÃO LEVE MAIS VENDIDO EM 2013.
- NOVO DELIVERY 10.160 - MAIOR CAPACIDADE DE CARGA ÚTIL DA CATEGORIA.
- NOVO DELIVERY 10.160 PLUS 6X2 COM PBT DE 13 T.

DISTRIBUIDORA



**LINHA
VOLKSWAGEN
WORKER,
DE 13 T A 23 T
DE PBT.**

- ROBUSTEZ E RESISTÊNCIA NO TRANSPORTE URBANO.
- A LINHA MAIS COMPLETA DE VEÍCULOS VOCACIONAIS DO MERCADO.
- MOTORIZAÇÃO MAN QUE DISPENSA O USO DO ARLA.

FRIGORÍFICO



**LINHA
VOLKSWAGEN
CONSTELLATION,
MÉDIOS E
PESADOS DE
13 T A 31 T
DE PBT.**

- VW CONSTELLATION 24.280 - CAMINHÃO MAIS VENDIDO DO MERCADO.
- MOTORIZAÇÃO MAN QUE DISPENSA O USO DO ARLA.

USINA



**NOVA LINHA
VOLKSWAGEN
CONSTELLATION DE
330 CV A
420 CV COM
OPÇÃO DE CÂMBIO
AUTOMATIZADO
V-TRONIC.**

- CONHEÇA O NOVO EXTRAPESADO VOLKSWAGEN CONSTELLATION V-TRONIC COM 420 CV, MAIS FORÇA E ECONOMIA SOB MEDIDA PARA O SEU NEGÓCIO.
- NOVA OPÇÃO DE CABINE LEITO COM TETO BAIXO.

AGRONEGÓCIO



**NOVOS
MAN TGX
EXTRAPESADOS
PRODUZIDOS
NO BRASIL.**

- TECNOLOGIA, EFICIÊNCIA E CONFORTO NUNCA ESTIVERAM TÃO JUNTOS.
- CONHEÇA OS DIFERENCIAIS DOS NOVOS MODELOS MAN TGX 28.440 6X2 E TGX 29.440 6X4.

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

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

MAN



**Caminhões
Ônibus**

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Circulação

Gestão
Conflituosa

Resolução CONTRAN
muda conceito de carga a granel

Evolução da legislação
de tolerância

Pesagem de biodiesel
tem tolerância de 7,5%

Ônibus rodoviários
ganham aumento de peso

O uso de e-mail
no ambiente do trabalho

O teletrabalho
e a Lei 12.551, de 15/12/2011

Transporte terrestre de produtos perigosos
Incompatibilidade química

Logística Hospitalar:
Rastreabilidade e codificação de medicamentos reduzem
gastos e riscos para a saúde do paciente



Gestão Conflituosa

Por Fernando Giúdice

A administração das empresas de transportes de cargas está assentada basicamente, em quatro pés: área operacional, área comercial, área financeira e RH.

A departamentalização, com funções e responsabilidades específicas e especializadas, favorece as disputas entre os executivos, cada qual focado naquilo que considera “o que é melhor para a Empresa”. A visão particular e compartimentada, ainda que baseada em fundamentação técnica inquestionável, dificulta o processo decisório e compromete o resultado final.

O progresso e desenvolvimento saudável da empresa vista como um todo depende da ação conjunta de todas as áreas. Entretanto, a dissintonia de opiniões entre os executivos departamentais pode ser claramente percebida durante as reuniões de Diretoria.

Nas reuniões de diretoria, a gerência de cada área supervaloriza a importância do trabalho da sua equipe, querendo provar que o sucesso da Empresa depende da gestão eficaz e das ações promovidas pelo seu departamento.

O primeiro poder

Na ponta da mesa de reunião, o Gerente Comercial (marketing/vendas) ironiza a estreiteza da visão do Gerente Financeiro. Adota uma postura de vanguarda: propõe alavancagem no volume de vendas, extravasando um otimismo muito peculiar desse profissional. Chega até a afirmar que “o departamento de vendas funciona como uma máquina – é a locomotiva que mantém a empresa viva”.

Em seguida, desfia uma série de propostas, com o objetivo de modernizar o processo produtivo e melhorar o atendimento aos clientes. Está convencido de que é preciso:

- Investir na planta dos terminais de cargas, para dar maior agilidade ao

processo operacional;

- Expandir o mercado, com abertura de filiais nas regiões onde a empresa ainda não opera;
- Alterar o *modus operandi* para oferecer serviços especiais a clientes de grande expressão;
- Elaborar um plano para renovação da frota;
- Priorizar o uso da frota própria, em vez de contratar serviços de transportes por terceiros;
- Racionalizar o processo produtivo com o objetivo de reduzir custos operacionais e conseguir ganhos de produtividade.
- Cumprir os prazos de entrega prometidos aos clientes;
- Favorecer clientes classe “A”, especialmente no que se refere à dilatação nos prazos para pagamento do frete;
- Aumentar as verbas de representação a fim de facilitar a manutenção dos clientes atuais e conquistar novos clientes.

Como se pode notar, em nenhum momento o Gerente Comercial propõe um plano de marketing e vendas, com metas definidas e estratégias a serem utilizadas. Está claro que ele não pretende assumir compromissos; transfere, para seus pares, a responsabilidade pelo sucesso ou insucesso nas vendas. É comum ocorrer esse tipo de ingerência em outros departamentos, embora o saldo das discussões possa levar a algo positivo.

Segundo poder

Com a palavra, o Gerente Financeiro. Relatórios financeiros (balancetes e demonstrativos de resultado econômico) são distribuídos aos

demais membros componentes da reunião. Discorre e explica o que significam os números contabilizados. Afirma que os dados são indiscutíveis, aos quais não se pode opor qualquer dúvida, portanto, o foco das decisões está voltado tão somente para a análise dos números apresentados.

O gerente financeiro procede à leitura dos relatórios financeiros, em que estão apontados índices de desempenho e demais informações da área. Comenta, detalhadamente, aquilo que considera importante:

A eficiência nas cobranças, declarada pelo baixo índice de inadimplência;

- O corte de gastos desnecessários na compra de materiais supérfluos;
- A mudança, ou troca de fornecedores de serviços e produtos, com o fim de reduzir despesas;
- A resistência na contratação de investimentos patrimoniais, sob alegação de que havia riscos de insolvência;
- Recomendação, nem sempre atendida, de se eliminar da carteira de clientes aqueles que operam com prejuízo; mas este é um assunto delicado de difícil aceitação (ver box).
- O cuidado que se deve tomar quando da elaboração de projetos com o propósito de expandir a atividade operacional. Nunca liberar investimentos, de qualquer ordem, sem a devida análise das projeções econômico-financeiras; uma preocupação com o endividamento da empresa;
- Ficar atento aos índices de solvência para se evitar insuficiência de caixa;
- Acompanhar atentamente os indicadores de rentabilidade ao longo do tempo, pois operações com prejuízo é um sinal de alerta; Vê-se desde logo, pelas declarações do Gerente financeiro, um comportamento conservador,

daquele que tem medo de arriscar-se, o que, naturalmente, trava as iniciativas mais ousadas. Além do mais, observa-se total desconexão com os problemas e preocupações das demais áreas da empresa. O gerente financeiro debruçado sobre os números frios dos relatórios não indica caminhos para o desenvolvimento empresarial.

Terceiro poder

A reboque do conflito de interesses entre a área comercial e a área financeira está a área operacional, vitimada de um lado pela restrição a investimentos produtivos, de outro pela cobrança à prestação de serviços de qualidade. O Gerente Operacional, incomodado com as cobranças, faz as seguintes considerações:

- A área operacional é vista como a atividade realizadora dos sonhos propugnados e desejados pelo departamento de Marketing/Vendas e pela realização dos lucros almejados pelo departamento financeiro.
- Tão somente à área operacional são atribuídas as frustrações por desejos sonhados e não realizados;
- Não é verdade que promessas feitas pelo departamento de vendas não são cumpridas pelo departamento operacional, muito menos a afirmação do departamento financeiro de que há acréscimos de custos motivados por ineficiência e improdutividade.
- São infundadas as acusações, de que a área operacional, por falta de racionalização do processo, opera com perdas de produtividade;
- Na verdade, o departamento comercial exime-se de suas responsabilidades ao afirmar que “a perda de clientes é atribuída à baixa qualidade dos serviços prestados”.

A gerência operacional se defende acusando a gerência financeira de restringir a liberação de recursos necessários ao aparelhamento e modernização tecnológica. De outro lado,

culpa a gerência comercial por prometer aos clientes a realização de serviços especiais fora das possibilidades operacionais, tendo-se em vista a limitação do aparato produtivo. É preciso lembrar, também, que grande parte da ineficiência operacional advém da baixa qualificação da mão-de-obra, especialmente aquela dedicada aos serviços de coleta/entrega e pela operação dos terminais de cargas.

Quarto poder

O gerente de recursos humanos rebate as críticas alegando que a política salarial adotada pela empresa não autoriza pagamento de prêmios de produtividade, nem promoções de cargos por mérito. Quanto à afirmação de que nossa mão-de-obra é despreparada e lhe falta qualificação profissional, de certa forma não deixa de ser verdade. Entretanto, na medida do possível, a empresa desenvolve programas de treinamento interno, além da participação em treinamento externo. O problema, é que, dados os baixos salários pagos, não se consegue reter o “funcionário” em seus quadros. A situação atual não permite o reenquadramento salarial nos níveis ofertados pelo mercado, mesmo porque o valor da folha de pagamento hoje já representa 22% do total das despesas da empresa.

Considerações finais do Diretor Presidente

Ouvimos atentamente o que cada gerente tinha a dizer. Nesta reunião, ninguém apresentou proposta no sentido de traçar diretrizes futuras. Se analisarmos particularmente a argumentação de cada executivo aqui presente, concluiremos que todos têm razão. Porém, muitas vezes as forças de cada área estão em dissintonia com o objetivo final a que a empresa pretende alcançar. As disputas são bem vindas quando há aglutinação de forças em torno de um objetivo

comum. Contudo, quando há preponderância na argumentação de determinado executivo da área à qual é responsável, sacrifica-se o esforço das outras áreas, perde-se a sinergia, abandonam-se ideias estratégicas e o foco primordial fica prejudicado, além da consequente desmotivação dos colaboradores. Assim sendo, o presidente, no exercício de suas atribuições, resolve criar o departamento de Logística, designando para o cargo um profissional competente, de larga experiência, que será admitido na próxima semana. Todos sabem que a indústria e o comércio vêm transferindo para o transportador de cargas as tarefas de planejamento do processo de distribuição de mercadorias. Além da função precípua de dar agilidade ao processo de distribuição de mercadorias, caberá ao Diretor de Logística:

- Elaborar um Planejamento estratégico;
- Avaliar os recursos humanos, materiais e tecnológicos necessários às operações;
- Harmonizar as comunicações entre as áreas funcionais da empresa;
- Resolver eventuais conflitos entre o cliente e a gerência de determinada área;
- Facilitar as negociações de frete, mediante estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira;
- Elaborar projetos para abertura de novos mercados, com pesquisas mercadológicas, avaliações econômico-financeiras e ampliação avaliações econômico-financeiras e ampliação dos recursos tecnológicos - providência necessária para se cumprir, com segurança, os objetivos projetados;
- Manter a qualidade dos serviços prestados de conformidade aos padrões aceitáveis;
- Propor mudanças na matriz logística, com vistas à redução de custos e ganhos de produtividade.

Como se pode ver, o Diretor de Logística transitará livremente por todas as áreas da empresa em que os dados e informações necessários serão acessados para a realização do seu trabalho. É escusado dizer que a cooperação de todos é indispensável. A fim de cumprir as suas funções de maneira exitosa, este Diretor responderá diretamente à presidência, de quem receberá orientações. A elaboração e a coordenação dos planos: econômico-financeiro, de vendas e de produção

ficam a cargo do Diretor de Logística. Encerrada a reunião e lavrada a ata, o Presidente franqueia a palavra aos presentes. Houve manifestações e comentários das gerências, porém nenhuma oposição à vontade da presidência. Aguardam-se novos desdobramentos na próxima reunião, oportunidade em que o novo Diretor de Logística mostrará por que e para que veio.

Rejeição às planilhas

Quando se fala em praticar preços razoáveis segundo parâmetros determinados pela apuração de custos, há imediata reação dos promotores de vendas, que desqualificam e questionam os métodos de apuração de custos. Apontam falhas e inconsistências na apuração de custos. Estes promotores de vendas comumente citam os preços da concorrência como imbatíveis. No final, sempre prevalece o temor de que clientes sejam cativados pelo concorrente; porém, nunca se pergunta, nem se questiona por que e como a concorrência pode oferecer serviços a preços tão baixos, apesar do risco iminente de abrir falência num futuro próximo. Mesmo assim, os vendedores de serviços de transportes abominam a tecnocracia, rejeitam as planilhas de custos considerando-as um impeditivo ao sucesso das negociações de fretes. Preferem adotar o preço médio de mercado como referência para negociar fretes.

Fernando Giúdice é Consultor de Organização de Empresa, desde 1972. Bacharel em Administração e pós-graduado em Gerenciamento Empresarial. Ex professor das Faculdades Oswaldo Cruz, ministrou cursos de Marketing e O.S.M. Promoveu treinamento de Consultores quando Diretor Técnico da Paes de Barros Associados, Engenheiros e Consultores. Coordenou equipe de consultores para a elaboração de Manuais Técnicos publicados pela Barroslearn Produções Didáticas. Como Gerente Executivo da NTC foi palestrante em Convenções, Congressos e Seminários. Em 1982, dirigiu e coordenou a Pesquisa do Setor (TRC), que culminou no primeiro Manual do Sistema Tarifário. Como articulista, colaborou na redação da Revista BR com artigos sobre organização de empresas, além da abordagem de temas relacionados às técnicas de custos e formação de preços. Atuou como Consultor em diversas empresas. ■

Resolução CONTRAN muda conceito de carga a granel

Por Neuto Gonçalves dos Reis

Baixada em 28 de agosto de 2014, a resolução CONTRAN nº 499/2014 estabelece e amplia o conceito de carga a granel. Se antes a definição de granel estava implicitamente associada a produtos em grãos, agora ficou claro que sólido a granel é “qualquer carga sólida fracionada, fragmentada ou em grãos, transformada ou *in natura*, transportada diretamente na carroceria do veículo sem estar acondicionada em embalagem”.

Assim sendo, cana inteira ou picada, tijolos, telhas, ladrilhos etc, desde que não acondicionadas em embalagem, passaram a ser sólidos a granel. Como tal, estão sujeitos a usar lona.

Mas não é só neste aspecto que a Resolução nº 499 modificou a Resolução nº 441/13, que trata da exigência de lona.

A expressão “realizado em carroceria aberta” foi substituída por “não realizado em carroceria

inteiramente fechada”, de forma a abranger um número maior de tipos de carrocerias.

A nova norma estabelece que a carga não pode ultrapassar o limite da carroceria. Assim, o veículo que transporta carga a granel não poderá carregar além do limite superior das bordas. Caso contrário estará sujeito à autuação do art. 235 do CTB.

A Resolução não abrange os produtos que possuem regulamento específico, como é o caso do minério lavado e concentrado, tipo *pellet* quando transportado seco, e o carvão, já tratados pela Resolução 293/08.

Foi dado prazo até 01/09/2016 para que os transportadores de cana (inteira ou picada) adaptem seus implementos.

Finalmente, a nova Resolução fixa com maior clareza as infrações e seus enquadramentos legais (quadro). ■

Tabela 1 – Solicitações de reajustes da CTTC – Câmara Técnica de Tarifas e Comercialização		
Infração	Enquadramento	Íntegra
Sem lona ou com lona deficiente	§§ 1º e 2º do art. 1º: art. 230, inciso IX ou X, do CTB	Art. 230. Conduzir o veículo: IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante; X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
Com a carga ultrapassando os limites da carroceria, mas sem ultrapassar os limites de dimensões estabelecidos pela Resolução CONTRAN nº 210/2006, ou sucedâneas	Art. 235 do CTB	Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados: Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para transbordo
Com a carga ultrapassando simultaneamente os limites da carroceria e um ou mais limites de dimensões estabelecidos pela Resolução CONTRAN nº 210/2006, ou sucedâneas	Art. 231, inciso IV, do CTB	Art. 231. Transitar com o veículo: IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização
Derramando a carga sobre a via	Art. 231, inciso II, do CTB.	Art. 231. Transitar com o veículo: II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via: a) carga que esteja transportando;

Motores e componentes Cummins Euro V

Tecnologia e inovação que movem a engrenagem do seu negócio!

- Suporte de **pós-venda** qualificado e em expansão.
- Desempenho superior com **baixo custo operacional**.
- Produtos leves, confiáveis e de **alta competitividade**.



40 anos
de produção
no Brasil

HOLSET
TURBOCHARGERS

EcoFit
Tecnologia Inovadora
Customizada para o seu equipamento

Fleetguard



Tecnologia Cummins.
Com ela, sua frota é mais negócio!

Soluções Integradas Cummins. De bem com o planeta.

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



Evolução da legislação de tolerância

Por Neuto Gonçalves dos Reis

Depois de mais de cinco anos de luta da NTC&Logística em conjunto com outras entidades, o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito – reconheceu, finalmente, a necessidade de ampliar a tolerância na pesagem por eixo e que essa tolerância extrapola o simples erro das balanças.

Publicada em 5 de junho de 2014, a Resolução CONTRAN no 489 elevou para 10% a tolerância por eixo, quando o peso dos caminhões e ônibus for aferido por balança e quando o excesso de peso bruto não ultrapassar o limite legal de 5%. Quando este valor for superado, a tolerância permanece em 7,5%.

Uma novidade é que a tolerância de 12,5% passou a ser aplicada também sobre os limites de peso por eixo indicados pelo fabricante ou importador. Antes, considerava-se apenas o limite legal estabelecido pelo CONTRAN. Agora, vale o que for menor entre os dois.

A tolerância para o peso bruto total permanece em 5% e foi estendida à Capacidade Máxima de Tração (CMT).

Antes da nova norma, havia apenas três tolerâncias na verificação de peso por meio de balanças:

- 12,5% efeito de transbordo ou remanejamento da carga;
- 5% para efeito de verificação do peso bruto total (PBT) e Peso Bruto Total Combinado (PBTC);
- 7,5% para efeito de verificação do peso por eixo.

Agora, este número subiu para quatro:

- 12,5% efeito de transbordo ou remanejamento da carga;
- 5% para feito de verificação do peso bruto total (PBT), Peso Bruto Total Combinado (PBTC) e Capacidade Máxima de Tração (CMT);
- 7,5% para efeito de verificação do peso por eixo, se o PBT ou o PBTC ultrapassar o

limite legal ou técnico acrescido de 5%;

- 10% para efeito de verificação do peso por eixo, se o PBT ou o PBTC não ultrapassar o limite legal ou técnico acrescido de 5%.

Como o limite para remanejamento e transbordo permaneceu os mesmos 12,5% da Resolução 258/07, o impacto sobre a vida útil dos pavimentos é rigorosamente zero. Vai haver redução do número de multas, mas não do número de transbordos. Este, aliás, foi o fato determinante para que o Ministério dos Transportes aprovasse os 10%.

A Resolução não constitui passaporte para aumento de carga. Em primeiro lugar, porque a tolerância para o peso bruto permaneceu em 5%.

Em segundo lugar, porque o parágrafo único do artigo 5º da Resolução 258/07 determina que “no carregamento dos veículos, a tolerância máxima (...) não pode ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.”

Em terceiro lugar, porque conforme o Código de Trânsito, a tolerância só pode ser usada na aferição de peso por balança. Se a verificação do peso bruto for feita por nota fiscal, não existe tolerância. É arriscado, portanto, incorporar a tolerância.

A finalidade da Resolução não é aumentar peso, mas reduzir as dificuldades enfrentadas por determinados segmentos de transportes (granel, líquidos, contêineres, bobinas, big bags, lixo, madeira etc) nos quais é muito difícil, senão impossível acertar as cargas por eixo.

Outra novidade da norma é a tolerância de 5%

para a verificação da CMT por meio de balança. Note-se que a tolerância só existe se o órgão de trânsito usar a balança para aferir a CMT. Ou seja, somar os pesos por eixo e comparar com o valor que consta do Certificado de Licenciamento do Veículo.

Se em vez disso o agente apurar, como já faz hoje, o peso somando a tara do veículo ou conjunto de veículos (que consta das plaquetas) com o peso da mercadoria declarado na nota fiscal, não haverá tolerância

Uma longa história

Esta é uma longa história, que começa ainda na década de 1960, quando o decreto-lei no 49/66 estabeleceu que a fiscalização seria feita nas rodovias por meio de balanças fixas ou móveis e fixou multa de 1/20 do maior salário mínimo vigente no país por 200 kg ou fração de excesso.

A multa seria aplicada de maneira escalonada: 2/5 do valor do 181º dia ao 270º dia da data da entrada em vigor, 4/5 do valor do 271º ao 360º dia e integralmente daí em diante.

Durante 180 dias seriam tolerados excessos de 1.000 kg por eixo isolado em conjunto de eixos em tandem. Nascia assim o conceito de tolerância na pesagem, que prevalece até hoje. Ao perceber que esta medida poderia paralisar o transporte rodoviário, o governo concedeu prazo adicional de 180 dias e tolerância de 1t nos eixos isolados em ou em tandem.

Este adiamento foi autorizado pelo decreto 60.788, de maio de 1967, que permitia ao veículo prosseguir viagem desde que os excessos não fossem superiores a 1.000kg por eixo isolado em 1.500 kg no tandem duplo e mantinha por 180 dias a tolerância de 1t por eixo.

Ao se esgotar, em fins de novembro de 1968, o prazo para esta tolerância, ocorreu uma revolução nas rodovias. Por falta de informação,

os carreteiros nada sabiam e multiplicaram-se as multas. A volta da tolerância trouxe novo alívio por mais 180 dias.

O Decreto no 62.127/68 (RCNT) estabeleceu, para efeito de transbordo, a tolerância de 1.000 kg por eixo isolado em 1.500 kg por conjunto de eixos em tandem (artigo 190).

Durante 180 dias, estava prevista tolerância de 1t para os limites de peso dos eixos isolados e conjuntos de dois eixos, assim como sobre os pesos por eixo e a CMT declarada pelo fabricante.

A multa por excesso era punida com 5% do maior salário mínimo vigente no país, por 200 kg ou fração (artigo 189).

Reclamações são antigas

Data desta época a criação da expressão “lei da balança”. A revista Transporte Moderno de outubro de 1968 circulou com uma reportagem, cujo título - “Quem mais balança é a Lei” - era um trocadilho em torno da expressão “lei da balança”.

Há oito anos, a lei entrava e saía da berlinda. Cada estado e cada guarda tinham uma maneira diferente de interpretá-la.

Nos desenhos de distribuição de carga por eixo publicados pela revista, estava prevista tolerância de 1t por eixo isolado ou em tandem, em vigor até 19 de julho de 1968, mas que era letra morta em todos os postos.

Naquela época, São Paulo já tinha 24 balanças estáticas. As rodovias federais, por sua vez, tinham apenas 6, todas na BR-116.

Já eram usuais também as reclamações sobre o mau funcionamento das balanças. No km 12 da Anhanguera, por exemplo, o prato da balança estava em nível mais baixo do que a plataforma. Apesar das reclamações, nenhuma providência tinha sido tomada.

A balança de Lajes acusava peso superior à de

São Paulo. Até que os caminhoneiros levaram comprovantes de pesagem numa balança particular e o equipamento foi, finalmente aferido. Em Feira de Santana, a balança tinha mania de mostrar excesso até em caminhão vazio. Quem não “colaborava” era multado. O posto acabou fechado.

Carreiros e policiamento brincavam de Tom e Jerry nos desvios. Não havia condição também para transbordar as cargas.

O curioso é que os próprios agentes federais recebiam a multa no ato. Nas estaduais, era paga na coletoria mais próxima. Em São Leopoldo, um carreiro foi obrigado a deixar o caminhão no posto fiscal porque não tinha dinheiro para pagar uma multa por 300 kg de excesso. O processo era, portanto, bem mais sumário do que o atual. Hoje, o Código Brasileiro de Trânsito exige, além de auto de infração consistente, a emissão da notificação de imposição de penalidade. Só depois disso o infrator precisa pagar a multa, com desconto de 20%, se o fizer dentro do prazo.

Em novembro de 1968, passou a ser fiscalizado o cumprimento do artigo 79 do antigo Código Nacional de Trânsito. Este dispositivo estabelecia que nenhum veículo pode ultrapassar o peso por eixo, o peso bruto ou a capacidade máxima de tração ficada pelo fabricante.

Balanças dinâmicas

Além de pouco precisas, as balanças estáticas eram muito demoradas. Cada caminhão levava cerca de vinte minutos para ser pesado. Isso gerava a formação de filas nos locais de grande movimento. A autoridade era obrigada a liberar a pesagem ou a trabalhar por amostragem.

No governo Figueiredo, o ministro Eliseu Resende empenhou-se num projeto ambicioso: substituir as ineficientes balanças mecânicas por centrais eletrônicas e dinâmicas de pesagem.

No final da década de 1970, o governo federal anunciou a instalação de 120 balanças dinâmicas da Siemens em todo país.

Alta precisão

O equipamento tinha precisão de 0,1%, mas a margem de erro estabelecida pelo Instituto de Pesos e Medidas continuou sendo de 5%. Ou seja, a tolerância de 5% para verificação por balança já estava embutida no sistema.

Uma dificuldade que persiste até recentemente é que inexistia um regulamento técnico metrológico para este tipo de balança.

O sistema incluía uma pesagem seletiva, a 60 km/h. Apenas os veículos com suspeita de excessos eram encaminhados para uma pesagem mais precisa, à velocidade constante de até 10 km/h. Um computador, cuja memória era alimentada com a ficha técnica dos veículos, emitia a multa.

A primeira destas balanças entrou em funcionamento em 1980, em Cascavel – PR, depois de apresentar problemas elétricos. Além de dar origem aos tradicionais desvios sua entrada em operação, sua operação comprovou que 80% dos caminhões trafegavam sobrecarregados e trouxe também uma surpresa. Longe de ser um privilégio dos caminhões, a sobrecarga atingia também o eixo dianteiro dos ônibus.

Além da capacidade menor deste eixo, a preferência do passageiro recai sempre sobre os lugares de frente, o que tornava muito difícil realizar a correta distribuição de pesos.

Em debate realizado pela revista Transporte Moderno, em 10 de julho de 1980, o DNER do Rio de Janeiro, chegou a ser discutidas saídas como pneu extralargo e a suspensão pneumática, duas alternativas já correntes na Europa; e as combinações de veículos de carga com mais de duas unidades, já utilizadas na

época pelos Estados Unidos e Escandinávia. O diretor de Trânsito do DNER, Moacir Berman não se furtou a discutir as alternativas, mas exigiu o cumprimento da legislação. “É hora de sacrifícios. Que gritem todos!”

Plano fracassado

Na prática, o brilhante projeto Berman não teve o sucesso esperado. Em dezembro de 1980, em plena guerra entre Iraque e Irã, o ministro Eliseu Resende, preocupado com a redução de consumo de combustível, prometia continuar instalando balanças, mas “sem pressa”.

Muitas balanças, embora adquiridas e entregues, não chegaram nem a sair das caixas. Por falta de manutenção, a maioria das que foram instaladas acabaram abandonadas. Só recentemente, o governo iniciou um plano (Programa Nacional Estratégico de Pesagem) para recuperar os postos existentes e ampliar a sua quantidade. Hoje, cerca de 80 já estão funcionando. Estão previstas no total cerca de 240 balanças, entre fixas e móveis.

No final de 1982, o próprio diretor geral do DNER, João Cataldo Pinto admitiu que “às vezes, uma tecnologia muito desenvolvida não se adapta a um país como o nosso”.

Em agosto de 1986, o diretor de Trânsito do DNER, João Ferreira, mandou suspender as operações de pesagem porque o órgão não conseguia manter as balanças aferidas. Os ônibus já não vinham sendo pesados. Não era segredo que já saiam de fábrica com excesso no eixo dianteiro, mesmo vazios. Existiam então apenas 28 praças de pesagem e outras 19 estavam sendo preparadas para entrar em operação. A meta era chegar ao final de 1987 com 73 balanças operando.

Lei no 7.408/85

A busca da tolerância na verificação de peso

continuou mobilizando os transportadores. No início de 1984, por solicitação do então presidente do sindicato de empresas de transportes do estado, Valmor Weiss, o DER do Paraná adotou tolerância de 5% sobre os limites de peso bruto total e peso transmitido por eixo. Weiss Havia pedido 15%, mas levou apenas 5%.

A Excec Engenharia, responsável pela manutenção das balanças federais dinâmicas, constatara desvio padrão de 3% nos resultados. Por isso, já calibrava os equipamentos de maneira a apresentarem resultado 6% abaixo do verificado.

No caso das balanças mecânicas, uma portaria interna do DNER determinava abatimento de 5% do resultado, também com o objetivo de neutralizar possível erro do equipamento.

Graças à iniciativa do então deputado federal Denisar Arneiro, fundador da Sideral Transporte e ex-presidente da NTC&Logística, o Congresso aprovou, em 25 de dezembro de 1985 a Lei nº 7.408/85. Também, conhecida como “lei Arneiro”, o diploma criou tolerância de 5% para peso bruto total e peso por eixo na pesagem de carga em veículos de transportes, para compensar imprecisões de balanças, acréscimos de peso devido à umidade ou ainda a má distribuição da carga. Não se aplicava à verificação por meio de nota fiscal, método de pesagem inexistente na época.

Balanças desreguladas

A baixa confiabilidade das balanças foi o principal argumento utilizado por Arneiro para fundamentar a tolerância de 5% na pesagem. “A necessidade de economizar combustível e reduzir custo operacional reacendeu uma antiga discussão entre transportadoras e fabricantes de veículos com as autoridades do TRC”, dizia a justificativa. “Os transportadores e fabricantes

acreditam que os atuais limites, estabelecidos em 1966, quando o mundo sequer sonhava com a crise do petróleo, não são adequados para os dias de hoje.”

“Durante todo esse tempo, a Lei da balança transformou-se, cada vez mais, num poderoso estimulante da corrupção e em intolerável ônus para a já combalida economia de transportadores e de autônomos”, prossegue o documento.

“Poucas, precárias e mal instaladas, as tradicionais balanças mecânicas não se mostraram capazes de controlar o tráfego dos veículos fora da lei. A confiabilidade de tais balanças é altamente discutível, a ponto de órgãos fiscalizadores como o DERSA, de São Paulo, admitir tolerância de até 3% nas pesagens.”

“Uma realidade que não se pode ignorar é a multiplicação de multas em sucessivas balanças por onde vai passando o veículo. Se a primeira balança autorizou o prosseguimento da viagem, como podem as balanças seguintes autorizar novas multas?”, indagava o parlamentar.

“Mesmo o transportador comprovando que a balança anterior não acusou excesso, o fato não impede a multa na praça de pesagem seguinte”. Portanto, “nada mais justo que assegurar ao transportador (...) uma tolerância de 5% nos limites de peso por eixo e peso bruto total”, concluía o documento.

Nota fiscal

A verificação de peso por meio da nota fiscal, comparado com a soma de peso da mercadoria com a tara, só foi criada em 1990, pelo Decreto 98.933/90, que modificou o RCNT, como forma de suprir a falta de balanças.

O mesmo Decreto elevou as multas de 5% do salário mínimo para 200 BTNF por 200 kg ou fração, o que provocou uma geral.

No final deste mesmo ano, o diretor geral do

DNER, Antônio Carlos Perucci Alves, declarava a intenção de reativar 13 balanças dinâmicas. Isso, de fato, ocorreu, alguns meses depois.

O DER-SP anunciava plano para instalar mais 30 balanças, enquanto o DERSA já tinha doze equipamentos eletromecânicos em funcionamento.

Propostas de melhorias

Ao mesmo tempo, uma Comissão de Balanças (COMBAL) do SETCESP, coordenada pelo falecido empresário Celso Salgueiro, enviava ao governo documento solicitando a extinção da pesagem por eixo.

Alegava a entidade que era difícil distribuir as cargas nos veículos 2S3 (cavalo toco tracionando carretas de três eixos), especialmente no caso de mercadorias indivisíveis, como contêineres, bobinas e *big bags*. Invariavelmente, havia excesso no eixo trator. O sexto eixo deixava inúteis 2,5 t, enquanto o uso da “Vanderleia” produziria muito arraste de pneus. Em 1991, na gestão de Adalberto Panzan, a FETCESP – Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo - patrocinou o estudo “Proposições de melhorias do atual sistema de pesagem”, desenvolvido pela Via-Rethys Engenharia, com a colaboração da COMBAL.

Algumas das propostas eram bastante corporativistas. Pleiteava-se, por exemplo, tolerância de 20% para os excessos nos eixos, eliminação da reincidência, eliminação da multa por eixo, remanejamento sem multa e nova pesagem, quando o peso bruto estivesse correto, aumento do peso na traça de 10 para 12t etc.

Novo CTB

Outras medidas foram adotadas em 1999, pelo novo CTB – Código de Trânsito Brasileiro, como a multa progressiva para excessos acima de 1.000

kg, responsabilização do embarcador pela multa quando fosse único e quando o peso declarado na nota fiscal fosse abaixo do limite legal etc.

Houve também propostas válidas, mas que até hoje permanecem no papel. Por exemplo, incentivos ao embarcador para a aquisição de balanças móveis, instalação de células de cargas nos eixos dos veículos, aumento de frequência de aferição das balanças etc.

Uma das poucas soluções que estava sendo tentada para elevar o peso bruto de 41,5 para 45t era o uso de um terceiro eixo morto de dois pneus no cavalo, solução proposta pela Volvo.

Alegava também a COMBAL a existência de cargas, como os granéis, que se deslocam durante a viagem.

Os autônomos se queixavam da inexistência de balanças nos embarcadores e da corrupção generalizada.

Em um caso isolado, em quatro passagens pela balança do km 41 da Castelo Branco, em São Paulo, a pesagem do veículo acusou quatro resultados diferentes. Com base neste exemplo, o Expresso Mirassol questionou judicialmente a fidelidade da instrumento e obteve liminar contra o DER de São Paulo.

Enquanto isso, as empresas mais avançadas como a Shell anunciavam o uso de tanques e rodas de alumínio para reduzir em 4.000 kg a tara de um rodotrem.

Multa progressiva

O atual Código de Trânsito Brasileiro trouxe outras inovações em relação a controle de peso. O artigo 99 mantém a possibilidade de aferição tanto por balança quanto por nota fiscal, na forma a ser regulamentada pelo CONTRAN.

Os equipamentos utilizados na pesagem devem ser aferidos pelo INMETRO.

Outra inovação trazida pelo CTB foi o estabelecimento de multas progressivas, de 5

a 50 UFIR por 200 kg ou fração de excesso de carga. Antes, a multa era constante, de 20 UFIR por 200 kg ou fração.

O inciso V do artigo 231 do CTB estabeleceu que o excesso de peso constitui infração média, punida com multa inicial de 80 UFIR. A este valor deve-se acrescer, para cada 200 kg ou fração, uma penalidade adicional que cresce com o total do excesso, depois de abatida a tolerância, no caso de aferição por balança.

A retenção do veículo para transbordo da carga excedente é obrigatória, conforme inciso V o artigo 231 e incisos I e VIII do artigo 269 do CTB. O Código dispensa a retenção do veículo, a critério do agente de trânsito, quando se tratar de ônibus, produtos perigosos ou perecíveis.

Conforme o inciso X do artigo 231 do CTB, “o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo a capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar”.

Não sendo possível fazer o transbordo no local da infração, o veículo deve ser removido para o depósito pelo órgão de trânsito e só será restituído após pagas as multas, taxas e despesas de remoção e estada:

O artigo 323 contém uma regra de transição, determinando que, enquanto o CONTRAN não regulamentasse a metodologia de pesagem e a tolerância permaneceriam em vigor a lei 7.408/85 e multa antiga de 20 UFIR por 200 kg ou fração de excesso.

Entende-se que, uma vez feita tal regulamentação, a lei Arneiro perderia sua eficácia, embora não tenha sido expressamente revogada. Afinal, o CTB delegou ao CONTRAN poderes para estabelecer percentuais diferentes dos 5% até então em vigor.

Quem paga a multa

A responsabilização do embarcador pelo excesso de peso constitui reivindicação antiga dos transportadores.

Em 1998, chegou a ser aprovado no Congresso Nacional um projeto de lei do senador Affonso Camargo tornando o embarcador responsável pelas multas resultantes do excesso de peso.

O projeto harmonizava-se com decreto 89.874, que regulamentava o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens (lei 7.092/83) e responsabilizava o embarcador por declarações inexatas na Nota Fiscal.

O presidente José Sarney, no entanto, vetou o projeto alegando que a responsabilidade deveria continuar recaindo sobre o proprietário do veículo e seu condutor. “A estes cabe a obrigação de checar as declarações do embarcador e de recusar cargas que excedam a capacidade dos respectivos veículos”, dizia justificativa do veto.

Para Sarney, não havia “sentido em se imputar essa responsabilidade ao embarcador, mesmo porque o fato de um veículo transitar com excesso de carga não decorre, necessariamente, da falsa declaração do embarcador”. Primeiro, porque não é ele que determina o tipo de veículo que transportará sua carga. Segundo, porque inexistiria relação de causa e efeito entre a declaração falsa e o excesso de peso.

Ao invés de escolher um dos lados, o CTB optou pela distribuição das responsabilidades entre o transportador e o embarcador.

Note-se que, para o CTB, proprietário e transportador são figuras distintas. O artigo 257 estabeleceu as responsabilidades pelas infrações de peso. De acordo com o parágrafo 3º, o condutor responde apenas pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo. Não pode ser responsabilizado por excesso de peso e nem perder pontos por

causa disso. Pode, no entanto, ser punido por evasão de balança, infração capitulada como grave pelo artigo 209 do CTB.

De acordo com os parágrafos 4º a 6º do artigo 257, os responsáveis pelas infrações por excesso de peso serão o transportador e o embarcador. A regra geral é que o transportador responde sempre pelos excessos nos eixos, salvo se o embarcador for único e declarar peso inferior ao aferido, ou seja, prestar informação falsa.

Quando o excesso for no peso bruto, a responsabilidade será:

- Do transportador, se a carga for fracionada;
- Do embarcador, se declarar peso abaixo do aferido;
- Solidária, entre transportador e embarcador, se o peso declarado for superior ao limite legal (neste caso, o transportador sabia que havia excesso, mas, mesmo assim, aceitou a carga).

Quando há solidariedade, a autoridade de trânsito pode escolher entre um dos infratores. De acordo com o Código Civil, há solidariedade quando na mesma obrigação concorre mais de um credor, ou mais de um devedor, cada um com direito, ou obrigado, à dívida toda.

O credor tem direito a exigir e receber de um ou de alguns dos devedores, parcial ou totalmente, a dívida comum.

O devedor que satisfaz a dívida por inteiro tem direito a exigir de cada um dos codevedores a sua quota, presumindo-se iguais, no débito, as partes de todos os codevedores.

Alguns órgãos de trânsito, como a ANTT, preferem autuar sistematicamente o embarcador. Outros, como o DER de São Paulo, achavam mais fácil multar o proprietário do veículo. Note-se que o caput do artigo 257 do CTB faz distinção entre transportador e proprietário do veículo. Ou seja, nem sempre o transportador é o proprietário do veículo.

É o caso do transportador autônomo sub-contratado por empresa de transporte. Salvo melhor juízo, o transportador é a empresa que emite o conhecimento de carga e assume todos os riscos e responsabilidades pelo transporte. O proprietário do veículo, no caso, seria mero preposto da transportadora.

Além disso, ao estabelecer que o proprietário é sempre o responsável pelo pagamento do multa, a Resolução nº 108/99 excetuou, expressamente, o caso das infrações resultantes do excesso de peso.

Na prática, se o autuado for o transportador, dificilmente, por razões comerciais, ele vai exigir reembolso do seu cliente (embarcador).

Dificuldades práticas

Do ponto de vista conceitual, a norma tem lógica. No entanto, na prática, a teoria é outra. Em primeiro lugar, a comparação do peso declarado com o aferido requer a adição ao primeiro da tara do veículo, fato que o CTB simplesmente ignora. Em segundo lugar, embora a legislação tributária exija esta informação, muitos documentos fiscais são omissos em relação ao peso. Fora o fato de que a informação sobre tara nem sempre fidedigna. É obtida a partir da plaqueta obrigatória, que muitos caminhões ainda deixam de portar.

O problema maior é no de recurso contra a penalidade. O embarcador costuma alegar que não tem caminhão e nem contratou o frete. No entanto, se foi ele o “premiado” pela fiscalização, por excesso de peso bruto, a autuação estará sempre correta, pois responde pela infração sozinho ou solidariamente.

A situação se complica, no entanto, quando o transportador alega que a responsabilidade pela infração seria do embarcador. Se a aferição foi feita por balança, geralmente o auto de infração não contém os elementos essenciais para se

definir esta responsabilidade, ou seja, o peso declarado da mercadoria e a tara do veículo.

Além disso, é difícil, senão impossível, caracterizar o embarcador como responsável pela multa por excesso de peso nos eixos.

Tara do veículo

Não é possível comparar o peso declarado na nota fiscal diretamente com o peso bruto ou o peso aferido. Tanto o peso bruto quanto o peso aferido incluem a tara (peso próprio vazio) do veículo, ao passo que a nota fiscal contém apenas o peso da mercadoria.

Para tornar possível esta comparação, é necessário que o agente de trânsito adicione ao peso da nota fiscal a tara (peso próprio vazio, em ordem marcha) do veículo ou da combinação de veículos (soma das taras das unidades que compõem a combinação).

A fonte para a informação sobre a tara é a plaqueta do veículo, tornada obrigatória pelo artigo 117 do CTB.

Período de transição

A tabela progressiva de multas não entrou em vigor imediatamente. Sua aplicação ficou na dependência da metodologia de pesagem a ser estabelecida pelo CONTRAN.

Durante a transição, de acordo com o artigo 323, continuaram sendo aplicadas a multa de 20 UFIR por 200 kg ou fração e a tolerância de 5%.

Os órgãos de trânsito que tentaram antecipar a aplicação da multa progressiva agiram ao arrepio da lei e tiveram as autuações anuladas em pelas JARI ou pelos CETRAN.

Outra questão que ficou pendente de regulamentação foi a autuação por exceder a Capacidade Máxima de Tração, considerada pelo artigo X do CTB infração de média a gravíssima, mas que dependia de regulamentação.

O CONTRAN não cumpriu o prazo de 180 dias do artigo 323. Só regulamentou a metodologia de pesagem e a multa por exceder o CMT dez anos depois da edição da edição do CTB.

Resoluções mudam o CTB

Por pressão política resultante de uma paralisação bem sucedida dos transportadores autônomos, foram editada, em toque de caixa, entre o final de 1999 e o início do ano 2000, as Resoluções nº 102/99, 104/99 e 114/00. Vários dos dispositivos destas Resoluções violentaram o CTB e desrespeitaram o princípio da hierarquia das leis, pois vários dispositivos do CTB foram alterados por simples medida administrativa. A Resolução nº 102, de 31 de agosto de 1999, limitou-se a ampliar a tolerância por eixo de 5,0% para 7,5%, referendando a Deliberação no 11, de 10 de agosto de 1999. Trata-se de medida flagrantemente ilegal. O artigo 323 do CTB combinado com o seu parágrafo único deixa claro que a tolerância seria a estabelecida pela Lei nº 7.408/85, até que o CONTRAN estabelecesse a nova metodologia de pesagem. Não satisfeitos com esta tolerância maior, os autônomos voltaram à carga e conseguiram aprovar, nº final de dezembro de 1999, a Resolução nº 104, que:

- Isentava de multas os excessos por eixo;
- Mantinha a tolerância de 7,5% por eixo;
- Limitava a verificação de peso por nota fiscal às rodovias onde não existissem balanças;
- Fixava em 5% a tolerância para o peso bruto;
- Criava a figura de remanejamento da carga, quando o excesso fosse apenas nos eixos, mas o peso bruto estivesse dentro dos limites legais acrescidos da tolerância;
- Multava o excesso de peso bruto, não considerada como peso excedente a parcela relativa à tolerância;

- Estabelecia transbordo obrigatório para o excesso de peso bruto;
- Determinava a aplicação do artigo 275 do CTB (recolhimento ao depósito) na impossibilidade de remanejamento ou transbordo.

Esta nova Resolução poderia ser considerada a nova metodologia exigida pela CTB? O artigo 1º da própria Resolução permite concluir que não, pois diz que o diploma vigorará apenas “enquanto não estiverem concluídos os estudos e pesquisas que orientaram a atualização dos limites de peso por eixo, bem como não for fixada a metodologia de aferição de peso de veículos”. Este artigo deu margem a incontáveis recursos às JARI – Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, previstas pelo artigo 16 do CTB e responsáveis pelo julgamento de recursos, sob a alegação de que a inexistência de metodologia de aferição tornava nula a autuação. Para não se verem forçados a declarar ilegais todas as autuações por excesso de peso, muitos julgadores preferiram admitir que a Resolução no 104 constituía uma metodologia de pesagem, ainda que transitória. Além de insistir na tolerância ilegal de 7,5%, a Resolução 104, foi além: isentou de multa os excessos nos eixos. Com isso, fez tabula rasa dos parágrafos 4º a 6º do artigo 257 do CTB, que caracterizam claramente como infração o excesso nos eixos; e do inciso V do artigo 231, que prevê multas por tal infração. Note-se, ainda, que o remanejamento da carga, no caso de excesso exclusivamente nos eixos também constitui inovação não prevista no CTB, que exige expressamente o transbordo da carga.

NF com tolerância

Resolvida a questão das balanças, restava a nota fiscal. Para completar sua obra, os

transportadores autônomos passaram a exigir a extensão da tolerância à verificação por meio de nota fiscal e a criação de restrições a este tipo de fiscalização. Em 5 de maio de 2000, viria a lume a Resolução nº 114/00, admitindo tolerância de 5% sobre o peso declarado na Nota Fiscal. O artigo 4º da Resolução no 104 ganhou um parágrafo adicional. Trata-se de ilegalidade indiscutível, por afrontar não só vários dispositivos do CTB, em especial o parágrafo 2º do artigo 99 e o inciso V do artigo 231, como também a Lei nº 7.408/85 e toda a legislação anterior, que só admite tolerância quando a verificação é feita por meio de equipamento.

Resolução nº 258/07

Em 2005, o governo federal contratou o CENTRAN - Centro de Excelência em Engenharia de Transportes, do Instituto Militar de Engenharia - para elaborar o Plano Nacional Estratégico de Pesagem. Este plano prevê a instalação balanças, obra que tem recursos garantidos pelo PAC - Programa de Aceleração do Crescimento. O CENTRAN entendeu que, além aumentar o número de balanças, seria necessário aprimorar a metodologia de aferição de peso. Para tanto, consultou, no final de 2006, todas as entidades e órgãos públicos envolvidos e preparou estudo entregue ao DNIT, que, por sua vez, encaminhou-o ao CONTRAN. O assunto mereceu tratamento de urgência, por determinação do Tribunal de Contas da União, preocupado com os custos anuais de R\$ 1,5 bilhão provocados pelo excesso de carga nas rodovias federais. Depois de passar pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares, o assunto subiu ao CONTRAN, que aprovou, em 30 de novembro

de 2007, a Resolução nº 258/08, regulamentando as infrações por excesso no CMT, fixando, finalmente, a metodologia de aferição de peso de veículos e estabelecendo percentuais de tolerância. Esta resolução busca maneiras de se fiscalizar na prática o dispositivo do CTB, reproduzido no artigo 3º, determinando que nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT) ou com peso bruto total combinado (PBTC) com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

NF desengessada

A Resolução 258 amplia a verificação de peso por meio de nota fiscal. Na impossibilidade de se usar a balança, a fiscalização por documento poderá ser feita a qualquer tempo e em qualquer local. Existe aparente contradição entre os artigos que regulam o assunto. No entanto, o espírito do legislador foi o dar sempre prioridade à balança, sem engessar a verificação por meio de documentos. Só é correto, portanto, fazer a fiscalização por meio de documento na praça de pesagem se a balança não estiver funcionando. Isso ocorreu bastante nos primeiros meses de vigência da Resolução, quando os softwares de pesagem ainda não estavam preparados para autuar eixo. Uma vez superada esta fase, espera-se que as balanças voltem a ser usadas normalmente. Mesmo porque a aferição por documento não detecta o excesso nos eixos, causador de grandes danos ao pavimento. Claro que o agente poderá solicitar a nota fiscal na balança, para preencher seu auto de infração e determinar o responsável pela multa, mas não poderá usar esta informação para lavrar

uma infração manual (a da balança é emitida por computador).

Só para balança

O artigo 5º da Resolução no 258 fixa em 5% a tolerância para aferição de peso por balança, tanto do peso por eixo quanto do peso bruto total, para suprir incertezas de medição.

Eliminou-se a tolerância para aferição por nota fiscal, que, conforme já demonstrado, era completamente ilegal.

O parágrafo único do artigo 5º incorporou o dispositivo da Decisão 06/94 do CONTRAN estabelecendo que a tolerância não deve ser adicionada aos limites de peso.

Nisto não há novidade, pois, conforme se mostrou anteriormente, desde 1994, o CONTRAN já havia pacificado esta questão, ao determinar que a tolerância é da balança e não do veículo.

Outro aspecto é que este parágrafo funciona apenas como orientação, uma vez que não foi fixada punição para quem desobedece este dispositivo. Conforme já se demonstrou antes, a única consequência prática é que, se o transportador aceita peso declarado acima do limite legal, passa a ser solidário com a infração (parágrafo 6º do artigo 257 do CTB).

Na prática, quem incorpora os 5% aumenta muito o risco de ser autuado, especialmente agora, que deixou existir tolerância para a verificação por meio de nota fiscal. Mesmo no caso da balança, o risco é grande, pois não se deixa margem para o inevitável erro do equipamento, notadamente se a balança da origem estiver pesando a menor e a fiscalização estiver pesando a maior.

Prorrogação dos 7,5%

No caso do peso por eixo, graças à atuação da NTC&Logística na Câmara Temática de

Assuntos Veiculares do CONTRAN, ficou permitida até 31 de dezembro de 2008 a tolerância de 7,5% (artigo 17), que vinha sendo sucessivamente prorrogada.

O fato de se ter fixado tolerância idêntica à da lei nº 7.408 é mera coincidência. O artigo 323 do CTB dava ao CONTRAN de poderes para estabelecer qualquer percentual diferente dos 5%. Nada há de ilegal, portanto, na tolerância de 7,5%. A lei 7.408 ganhou sobrevida até a regulamentação do artigo 323. Após a Resolução 258, embora não expressamente revogada, a lei nº 7.408 está derogada e perdeu sua eficácia. Por falha de redação, o artigo 17 deixou de mencionar que a tolerância só é válida para aferição de peso por meio de balança. No entanto, este artigo não deve ser lido isoladamente, mas em conjunto com o artigo 5º e os dispositivos do CTB sobre o assunto, especialmente o parágrafo 2º do artigo 99.

Volta da multa por eixo

Outra novidade é a volta da multa por eixo, prevista não só no CTB, mas também por todas as legislações anteriores, ilegalmente suspensa por força de meras Resoluções.

Este dispositivo mantém, no caso de excesso apenas nos eixos, a possibilidade, não prevista expressamente no CTB, de simples remanejamento carga.

Tolerância para transbordo

A Resolução nº 258 mantém a multa por excesso no peso bruto e prevê o transbordo da carga quando o peso bruto ultrapassar o limite acrescido da tolerância.

Reeditando dispositivo do antigo Código Nacional de Trânsito, a Resolução nº 258 criou tolerância adicional de 5% sobre os pesos por eixo para efeito de transbordo. Isso significa que, se o excesso por eixos estiver situado entre 7,5%

e 12,5% do peso, o veículo será autuado, mas poderá prosseguir viagem.

Quanto ao transbordo, a Resolução praticamente repete as disposições do CTB. A inovação foi a inclusão da carga viva nos casos em que o agente pode dispensar a retenção.

Com a regulamentação do artigo 323 do CTB, entrou em vigor, automaticamente, a multa progressiva (artigo 13).

Para maior facilidade de cálculo, os valores forem convertidos em reais, conforme autoriza a Resolução nº 136/02.

Cálculo da multa

No cálculo da multa, há dispositivos que beneficiam o transportador. Mesmo que haja excesso tanto no peso por eixo quanto no peso bruto, a “bandeirada” de R\$ 85,13 (infração média) incidirá apenas uma vez.

Outro dispositivo que beneficia o transportador é o que determina que os valores dos acréscimos à multa para peso bruto e peso por eixo serão calculados isoladamente e somados entre si. A legislação anterior ao CTB determinava que primeiro os excessos por eixo e sobre o peso bruto fossem somados, para depois se calcular a multa. Ao resultado será adicionado o valor inicial de R\$ 85,13.

Para calcular o acréscimo à multa (seja por excesso no eixo, seja por excesso no peso bruto), a providência inicial consiste em enquadrar o excesso na tabela progressiva, para determinar o valor de referência aplicável a cada 200 kg ou fração.

Para obter o número de frações, divide-se o excesso para cima, arredondando o resultado para o inteiro superior.

Houve quem defendesse um critério mais brando, que consistiria em decompor o excesso pelas várias faixas da tabela, tal com se procede no cálculo do Imposto de Renda. Ocorre que o

dano ao pavimento não guarda relação com esta decomposição, mas sim com a quarta potência da relação entre o peso aferido e o limite legal. Assim, um excesso de 20% mais do que dobra o dano ao pavimento, reduzindo a menos da metade a vida útil do pavimento ($1,204 = 2,07$). O espírito do CTB foi ajustar o valor da multa ao dano causado ao pavimento.

Além do mais, isso tornaria o cálculo mais complexo.

Em seguida, multiplica-se o número de frações pelo valor de referência:

Multa por exceder a CMT

A Resolução 258 disciplinou também a multa por exceder a CMT, prevista no CTB, mas que até hoje não vinha sendo aplicada por falta de regulamento. Conforme determina o inciso X do artigo 231 do CTB, nas infrações por exceder a CMT, não existia tolerância.

De acordo com a Resolução 258, quando o peso bruto exceder a CMT em até 600 kg, a infração é considerada média (multa de R\$ 85,13).

Se o excesso ficar entre 601 kg e 1000 kg, a infração será considerada grave (multa de R\$ 27,69).

Se o excesso for superior a 1.000 kg, a infração será considerada gravíssima, gerando multa de R\$191,54 a cada 500 kg ou excesso de fração.

Além da multa, o CTB prevê como medida administrativa a retenção do veículo e o transbordo da carga excedente.

Recomenda-se aos proprietários que, para evitar autuações indevidas, examinem os Certificados de Registro e Licenciamento de seus veículos (CRLV) e os corrijam, caso o CMT anotado seja inferior ao valor que consta da nota fiscal.

Aspectos formais

A Resolução 258 cuidou também de alguns aspectos formais de autuação. Passou a ser

obrigatória a presença do agente de trânsito no local da autuação.

A autoridade de trânsito fica encarregada de disciplinar a localização a instalação e a operação das balanças e deve assegurar aos interessados o acesso à documentação comprovando que os equipamentos atendem à legislação metrológica.

Os instrumentos e equipamentos utilizados devem ser aprovados, aferidos ou calibrados pelo INMETRO.

A Resolução estabelece também que o comprimento total do veículo é aquele medido do ponto mais avançado da sua extremidade dianteira ao ponto mais avançado da sua extremidade traseira, incluindo todos os acessórios que não constem de uma lista de exceções.

Ausência de plaquetas

Como a Resolução nº 104/00 havia limitado a verificação de peso por meio de nota fiscal às rodovias onde não existissem balanças, a plaqueta vinha sendo pouco fiscalizada. No entanto, a Resolução 258/07 passou a permitir, na impossibilidade de se usar balança, a verificação de peso por meio de nota fiscal em qualquer local e a qualquer tempo.

Quando saiu a campo, para aplicar a Resolução 258, a fiscalização descobriu que mais da metade dos caminhões não tinham a plaqueta exigida pela Resolução nº 49/98.

Os veículos passaram a ser enquadrados sistematicamente no inciso XXI do artigo 230 do CTB, que pune a ausência de plaqueta como infração média.

Além disso, muitas inscrições limitavam o PBTC dos veículos a 45 t, limite máximo da época, mesmo que o veículo tivesse CMT superior. Com a entrada em vigor da Resolução 210/06, este limite subiu para 57 t, o que também vinha

ocasionando muitas autuações.

Embora a responsabilidade pela inscrição seja do fabricante ou importador, quem acaba sendo autuado é o proprietário. Para corrigir esta injustiça, o CONTRAN baixou a Deliberação nº 64/08, que permite ao proprietário inscrever os dados na parte externa do veículo, por meio de pintura.

Caso a inscrição não seja fidedigna, o proprietário estará sujeito a penalidade. O artigo 237 classifica a infração como grave e prevê retenção do veículo para regularização.

Além disso, muitas plaquetas limitavam a CMT e o PBTC dos veículos a 45t, valor máximo da época, mesmo que o veículo tivesse CMT superior. Com a entrada em vigor da Resolução 210/06, este limite subiu para 57t, o que também vinha ocasionando muitas autuações.

Neste caso, desde que o peso bruto não ultrapasse a CMT, a Deliberação no 64 permite ao agente considerar o limite estabelecido pela Resolução nº 210/06.

No caso de CVC sujeitas a autorização, o agente deve se basear nos dados da AET.

Uma das falhas da Resolução consiste em exigir o peso bruto total combinado na plaqueta do caminhão trator. Como se sabe, este valor não é fixo, pois varia com a configuração das unidades tracionadas.

Tolerância versus erro

Em julho de 2009, a NTC&Logística protocolou processo no CONTRAN solicitando várias modificações na Resolução 258/07.

O processo foi distribuído na Câmara Temática de Assuntos Veiculares, que indicou como relator o representante do INMETRO. O relator acolheu parcialmente as sugestões e apresentou proposta de nova redação para alguns dos dispositivos.

Sugeri também a inclusão de dispositivo

especificando as classes de balanças que podem ser utilizadas para aferir pesos de veículos. Estas classes seriam definidas pelo RTM - Regulamento Técnico Metrológico para Pesagem em Movimento do INMETRO.

Em seu relato, o representante do INMETRO propôs limitar a tolerância ao erro metrológico de 4%. Em suma, associou a tolerância exclusivamente ao erro de balança, conforme determina o artigo 5º da Resolução 258/07. Apresentado o relato, a CTAV formou um Grupo de Trabalho, composto pelo DENATRAN, INMETRO, NTC (Coordenador), DNIT e DER São Paulo.

A este GT foi distribuído também, por dependência, Processo protocolado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Oeste do Paraná - SINTROPAR e que solicitava maior tolerância na aferição de pesos sobre eixos dos caminhões, em especial os destinados ao agronegócio.

O relato do GT, aprovado na CTAV apenas com a abstenção do INMETRO, firmou conceito diverso sobre o assunto. “O que significa tolerar?”, indaga, para responder: “Os dicionários dizem que quer dizer consentir, deixar passar, suportar. Os dicionários definem o termo como o ‘grau de aceitação de um elemento contrário a uma regra, complacência.’”.

A interpretação correta de tolerância e de tolerar permite, portanto, usar percentuais superiores ao erro do equipamento, como, aliás, já faz a própria Resolução 258, ao fixar tolerâncias de 5% no peso bruto e 7,5% nos eixos, quando os erros de balança não ultrapassam 1% no primeiro caso e 3% no segundo caso.

A definição do erro metrológico cabe ao INMETRO. Ao CONTRAN cabe analisar até onde pode ir o limite da tolerância, de forma a compatibilizar a preservação das rodovias com as grandes dificuldades encontradas na prática por embarcadores, empresas de transporte e

transportadores autônomos para atender aos limites legais de peso, especialmente, no caso do peso por eixo.

Erros acidentais

Limitar a tolerância ao erro sistemático da balança, conforme prosseguia o relato, é medida impraticável e utópica. Parte do pressuposto de que não haverá erros acidentais na pesagem. No entanto, eles podem ser muitos:

- Influência da pressão atmosférica (altitude), da temperatura e umidade;
- A diminuição da precisão da balança ao longo do tempo;
- Imperícia do motorista em manter a velocidade constante;
- Variação de peso de até 1.000 kg, conforme o tanque esteja cheio ou vazio.

Isto sem dizer que o carregamento do veículo e a distribuição de cargas por eixo teriam que beirar a perfeição.

Ainda segundo o documento, a realidade mostra que é praticamente impossível atingir tamanha exatidão. Mesmo porque nos testes realizados pelo próprio INMETRO o erro máximo chegou a 7,79%, superando a atual tolerância de 7,5% (dado do INMETRO).

A pesagem está sujeita a erros acidentais resultantes do tipo de suspensão, tipo e pressão dos pneus, velocidade de passagem pela balança, nivelamento das pistas de acesso etc. Fixar um percentual de tolerância não é ato que possa desprezar as circunstâncias que envolvem o carregamento e o transporte dos diversos tipos de mercadoria no país.

A correta distribuição de carga não é tarefa trivial, mas procedimento que exige conhecimentos técnicos sobre as configurações dos veículos, das características das cargas e dos processos de unitização e fixação de cada tipo de mercadoria.

Dificuldades nos eixos

No caso do peso bruto, se o embarcador dispõe de “balanço”, que pesa o veículo inteiro, não é difícil acertar o peso. No entanto, muitas cargas saem de lavouras e mesmo de florestas, onde inexisteste este tipo de balança.

No caso do peso por eixo, as dificuldades são muito maiores:

- Inexistem no Brasil balanças de eixo, públicas ou privadas, instaladas nos pontos de acesso às rodovias;
- Os embarcadores e transportadores não têm balanças de eixo e, às vezes, nem mesmo o “balanço”;
- Como, por força da Resolução 104/00, a multa por eixo deixou de ser aplicada desde 2000 até 2007, os fabricantes de implementos se despreocuparam com a correta distribuição de peso. Muitos equipamentos hoje licenciados não atendem este requisito;
- Um exemplo clássico é das “Vanderleias” com um eixo pneumático e os demais dotados de suspensão mecânica, conjunto que não permite adequada distribuição da carga;
- Outros exemplos clássicos são os semirreboques mais longos (mais de 14m) tracionados por caminhão trator 4x2. Como o balanço traseiro é legalmente limitado a 3,50m, mesmo dentro de peso bruto legal, a menos que se reduza drasticamente a carga, o conjunto acaba apresentando excesso no eixo trator;
- Cargas pesadas como contêineres, *big bags* e bobinas são difíceis de remanejar;
- São comuns as alegações de deslocamento e acomodação de certas cargas, como grãos, madeira e cana, durante as viagens;
- A coleta da carga em vários expedidores e

a sua entrega a vários destinatários altera substancialmente a distribuição de cargas durante a viagem. Como a técnica utilizada consiste em retirar primeiro as últimas mercadorias, isso alivia o balanço traseiro, provocando excesso no eixo trator;

- A influência do vento na hora da pesagem de veículos com carrocerias altas;
- Nos produtos carregados a volume, há alguns com variação de densidade. Como exemplo, tem-se o biodiesel que varia de 0,84 a 0,93 t/m³ e a sucata de metal, cuja densidade não é homogênea e nem de fácil determinação;
- Além disso, em muitos estados, a RICMS não obriga o embarcador a declarar o peso das mercadorias;
- Mesmo com a tolerância transitória de 7,5%, a maioria absoluta das multas refere-se a excesso de peso nos eixos, sem que o veículo ultrapasse o peso bruto;
- Mesmo trabalhando, em média, com 8% abaixo do limite de peso bruto, um estudo da SNPT do Ministério dos Transportes mostra que praticamente todas as multas aplicadas aos veículos que transportam grãos foram por excesso nos eixos. O estudo estima que, para eliminá-las, os veículos precisariam operar 20% abaixo do seu limite de peso bruto;
- O prazo de validade da aferição das balanças é de 12 meses. No entanto, a maioria delas acaba desregulada num período muito menor.

Ideal seriam 11%

Prossegue o relatório: “A adoção de balanças de eixo para pesar as cargas na origem seria a solução ideal. No entanto, como este equipamento é pouco exato e, por isso, não pode ser usado para comercializar as

mercadorias, o embarcador teria de duplicar seus equipamentos, o que implicaria em aumento de custos e maior tempo perdido na expedição. Até o momento, não existem balanças de eixo que atendam a precisão requerida para o faturamento.”

“Claro que todo o processo de distribuição pode melhorar com o tempo, à medida que se consiga mudar a ‘cultura’ dos operadores, evitar a incorporação da tolerância, introduzir tecnologias mais avançadas e treinar melhor os funcionários.”

“Mas é bom lembrar que o estado das vias em que os veículos trafegam. Apesar de todo o esforço do atual governo, as rodovias ficaram, em sua grande maioria, por muito tempo sem conservação e estão em péssimo estado.”

“Assim, a distribuição de carga sempre estará sujeita a erro superior ao da balança. O ideal para o transportador é que o erro sistemático da balança fosse o menor possível. Assim, seria possível aumentar as parcelas relativas ao erro acidental e às dificuldades práticas para se distribuir a carga, sem elevar muito a tolerância total.”

“A nossa vizinha Argentina, cujos veículos rodam em nossas rodovias, por exemplo, não se limita a considerar a precisão da balança e adota tolerâncias de 1,0t por eixo isolado de 10,5t, 1,5t para o tandem duplo de 18t e 2t para o tandem triplo de 25,5t.”

Assim, conclui: “parece prudente, no mínimo, manter os atuais limites de tolerância de 5% no peso bruto e adotar o percentual de tolerância sugerido, com base em testes, pela Secretaria de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, para os pesos por eixo, ou seja, 11% para eixos ou conjuntos de eixos”.

Resistência no MT

O processo vinha dormitando no CONTRAN

desde então. Embora emanasse de estudos do próprio órgão, a proposta de 11% enfrentou forte resistência do próprio Secretário da Política Nacional dos Transportes, que defendia, tolerância de, no máximo 5%.

O DENATRAN chegou a propor, como alternativa, as tolerâncias da Argentina, para facilitar a futura harmonização com o Mercosul. Esta proposta também foi rejeitada.

Em 9 de maio de 2012, a Anfavea e a Fabus encaminharam ao CONTRAN um processo solicitando a revisão dos limites de peso dos veículos para transporte de carga e passageiros. Alegavam, que, entre 1996 e 2012, exigências regulamentares e normativas, inclusive a norma Euro, terminaram por incorporar aos ônibus um peso adicional de cerca de 1.750 kg, sem contar elevadores, cintos de segurança do três pontos e cadeira motorizada, que adicionariam mais 670 kg.

A proposta das duas entidades consistia em elevar em 1 por eixo o peso dos veículos automotores, mas apenas uma tonelada do no peso bruto. Isso cria uma folga que permitiria a redução dos pesos por eixo.

Em junho de 2012, o Ministério dos Transportes baixou uma Portaria criando o Grupo de Trabalho Interministerial de Estudos sobre Peso por Eixo e seus Impactos sobre os Pavimentos, denominado GTPE.

Caberia ao GTPE realizar, em 180 dias, “estudos técnicos para orientar a regulamentação de peso por eixo em veículos de carga e coletivos de passageiros, principalmente em decorrência de novos modelos que entrarão na composição das frotas nos respectivos segmentos, das implicações da implementação do PROCONVE - P7 e dos impactos e efeitos do peso por eixo sobre os pavimentos das rodovias brasileiras”.

O grupo de trabalho acabou encampando a proposta da Anfavea. Uma reunião aos 18

de janeiro de 2013, presidida pelo Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, endossou a proposta do coordenador do GTPE, engenheiro Rone Barbosa, prevendo os aumentos de pesos solicitados pela Anfavea e tolerância de 5% nos eixos.

No entanto, em ofício de 22 de janeiro de 2013, dirigido ao CONTRAN, o Secretário da Política Nacional dos Transportes, Marcelo Perrupato e Silva, alegava que “os problemas do excesso de peso por eixo (...) não serão resolvidos com a proposta aprovada pelo GTPE”.

No mesmo documento, insistia que a tolerância constitui “expressão percentual dos erros sistemáticos dos equipamentos de pesagem”. Como tal, não deveria “abrigar eventuais excessos de carregamento”.

Insurgia-se também contra a tolerância de 7,5%, que “nunca deveria ter sido superior a 5%”. No seu entendimento, isso “já é muito, se observados os índices utilizados em outros países e em equipamentos mais precisos”. Aliás, concluía, “a tendência é que essa tolerância se reduza gradativamente no futuro, para valores ainda menores”.

Enquanto o governo não se entendia sobre o assunto, a tolerância de 7,5% vinha sendo sucessivamente prorrogada. Em 31 de janeiro de 2013, em resposta ao secretário Perrupato, o presidente do CONTRAN informava que, diante da ausência de consenso dos membros do GTPE, o Conselho decidira, por maioria, realizar nova prorrogação dos 7,5% até 31 de dezembro de 2013. Uma nova prorrogação seria expedida em 11 de dezembro de 2013, pela Resolução 467, baixada atendendo um pedido da NTC&Logística.

Enquanto isso, o Ministério dos Transportes estudava o impacto econômico das mudanças solicitadas sobre os custos de manutenção das rodovias. O aumento de peso por eixo acabou

descartado devido ao seu alto custo. Já a elevação da tolerância nos eixos sem aumento na tolerância do peso mostrou-se a opção mais viável.

Nasceu, assim, a Resolução CONTRAN /2014. Espera-se que esta resolução, além, de aliviar as multas por eixo, seja duradoura, traga segurança jurídica para o setor e consagre o princípio de que o conceito de tolerância extrapola o simples erro da balança.

Projetos de lei

Se o aumento da tolerância nos eixos não tivesse sido baixado por Resolução, provavelmente sairia do papel por meio de lei federal. Tramitam no Congresso Nacional vários projetos de lei aumentando a tolerância.

Um deles, o projeto 4.246/2012, já aprovado pela Câmara e em discussão no Senado, que regulamenta a jornada e o tempo de direção dos motoristas profissionais, eleva para 10% a tolerância por eixo. Outros dois, o PL 3.833/2008, de Valdir Collato, e PL 6.299/2013, do deputado Jerônimo Goergen, fixam este mesmo percentual.

Tramitou, mas recebeu parecer contrário da Comissão de Viação o transportes, PL 4.236/2.012, do deputado Ratinho Júnior, abolindo ao multa por eixo e responsabilizando o embarcador pelos excessos de peso.

Existem também projetos menos favoráveis. Um deles, do deputado Onofre Santos Agostini, fixa tolerância draconiana, de 2%, responsabilizando o embarcador pela infração de excesso de peso e prevê multas confiscatórias, que variam de 5% a 15% do valor da nota fiscal de mercadoria. O projeto é inviável para os casos de carga fracionada e ônibus.

Está em análise também o PL 6.857/2010, do deputado Carlos Zarattini, que fixa a tolerância por eixo em apenas 5%. ■

PORTIFÓLIO DO SETOR AUTOMOTIVO



Anhembi | São Paulo | SP
www.autosportexposhow.com.br



Anhembi | São Paulo | SP
www.automecfeira.com.br



Anhembi | São Paulo | SP
www.automecpesados.com.br



Expo Unimed Curitiba | Curitiba | PR
www.congresso-fenabrave.com.br



Anhembi | São Paulo | SP
www.fenatram.com.br



Centro de Convenções de Goiânia
Goiânia | GO
www.fenatramco.com.br



Expo Center Norte
Pavilhão Azul e Branco | São Paulo | SP
www.expomovimat.com.br



Cone Multimodal - G07
Cabo de Santo Agostinho | PE
www.movimatne.com.br



Centro de Convenções de Pernambuco
Olinda | PE
www.nordestemotorshow.com.br



Anhembi | São Paulo | SP
www.salaodoautomovel.com.br



Anhembi | São Paulo | SP
www.salaoduasrodas.com.br



Expo Center Norte
Pavilhão Branco | São Paulo | SP
www.vucexpo.com.br

A Reed Exhibitions Alcantara Machado realiza **12 feiras** da cadeia automotiva/logística, atendendo **46 setores** destes segmentos.

+ de **1.100.000** de visitantes presentes nos eventos;

+ de **2.886** expositores representantes de toda a cadeia automotiva/logística;

94% de expositores satisfeitos e **82%** tem intenção de retornar na próxima edição do evento;

94% de visitantes satisfeitos e **95%** tem intenção de retornar na próxima edição do evento.

Acesse o portfólio nacional completo em: www.reedalcantara.com.br

São Paulo | R. Bela Cintra, 1200 - Ed. Corp Tower - 7º andar | CEP 01415-001 - São Paulo, SP - Brasil | T. +55 11 3060 5000

Recife | R. Antônio Lumack do Monte, 96 - Empresarial Center II, sala 603 - Boa Viagem - Recife - PE - CEP 51020-350.

Ribeirão Preto | R. Conde Afonso Celso, 436 | CEP 14025-040 - Ribeirão Preto, SP - Brasil | T. +55 16 2132 8936

Piracicaba | Rua Joaquim André, 849 - Centro | CEP 13400-850 - Piracicaba, SP - Brasil | T. +55 19 3927 0008

Pesagem de biodiesel tem tolerância de 7,5%

Por Neuto Gonçalves dos Reis



A partir de 23 de setembro de 2014, a aferição do peso bruto total (PBT) e do peso bruto total combinado (PBTC) dos veículos que transportam biodiesel (B-100) tem tolerância de 7,5%, tanto na pesagem por balança, quanto na verificação por meio de Nota Fiscal.

A medida foi determinada pelo CONTRAN por meio da Resolução 503/2014 e tem como finalidade resolver o problema dos excessos de peso provocados pela movimentação de biodiesel nos mesmos tanques que transportam diesel. Como o biodiesel tem densidade superior à do diesel e a Petrobras determina o carregamento dos veículos pela mesma seta do diesel, o resultado era inevitáveis multas por excesso de carga. Por enquanto, não existem tanques dimensionados especificamente para o transporte de biodiesel, principalmente porque este produto geralmente constitui carga de retorno do diesel.

A medida, entretanto, não é definitiva. Vale apenas até 31 de julho de 2019 (cerca de cinco

anos). A partir desta data, o transporte deverá passar a ser feito sem sobrecarregar os veículos (sem tolerância).

Do ponto de vista jurídico, ressalte-se que a Resolução 503/2014 contraria o parágrafo 2º do artigo 99 do Código de Trânsito brasileiro, que só prevê tolerância quando a verificação de peso for realizada por meio de balança.

Além de disso, a resolução abre precedente para que outros tipos de produtos líquidos a granel (por exemplo, o álcool hidratado) reivindiquem o mesmo tratamento.

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

A novidade que vai deixar você nas nuvens.



O melhor software de gestão para empresas de transporte agora em nuvem.

Globus Cloud é a forma mais simples, rápida e econômica para você acessar todas as funcionalidades do seu Sistema de Gestão. Você se conecta à sua empresa com mais facilidade, via internet, através de navegador, a qualquer hora e de qualquer lugar.

Os benefícios são significativos:

- Dispensa estrutura de TI complexa, estações de acesso potentes e licenciamento de software.
- Implantação acelerada: você pode utilizar todas as funcionalidades do sistema assim que contratar o serviço.
- Mais segurança e velocidade de processamento dos seus dados.
- Mantém o foco em seu negócio.
- Substituição dos investimentos em TI por outros que forem necessários.



Globus Cloud, a sua plataforma de soluções em nuvem.
Mais uma inovação integrada da BgmRodotec para potencializar os resultados da sua empresa.

Atendimento em todo o Brasil 0800 200 2525 - www.bgmrodotec.com.br

Ônibus rodoviários ganham aumento de peso

Por Neuto Gonçalves dos Reis

A partir de 23 de setembro de 2014, os ônibus rodoviários que atendam à norma Euro 5 ganharam uma tonelada por eixo a mais no limite de carga, conforme determina a Resolução CONTRAN 502/2014.



Este acréscimo será aplicado também ao peso bruto total de cada veículo e ao peso bruto total combinado dos veículos.

A decisão atende parcialmente a pleito da ANFAVEA e da FABUS. O setor de ônibus já vinha às voltas com demandas importantes, que contribuíam para o aumento de pesos.

Uma delas é a Resolução CONTRAN 316/2009, que cria novos requisitos de segurança ativa e passiva para os ônibus. Outra é a lei da acessibilidade que estabelece requisitos e norma específicos, que também aumentam os pesos dos veículos.

Neste contexto, a entrada em vigor da norma Euro 5, em janeiro de 2012, exigindo a incorporação de novos sistemas de pós-tratamento de gases e tanque para ureia líquida foi a gota d'água.

Os fabricantes alegaram que, mesmo com mesmo com a utilização de materiais construtivos mais leves, haveria redução inevitável da

capacidade de transporte e aumento do custo da tarifa.

O pleito previa o aumento de peso também para os ônibus urbanos e os caminhões com CMT maior que 57 t. No entanto, o CONTRAN limitou a alteração aos veículos de característica rodoviária para transporte coletivo de passageiros.

Como o pavimento não distingue o tipo de veículo que está transmitindo a carga, fica sempre a possibilidade de quem julgar-se prejudicado alegar questão de isonomia e solicitar a ampliação do benefício também para os caminhões e ônibus urbanos.

Ressalte-se que os ônibus urbanos têm pouco interesse no assunto, uma vez que raramente são pesados.

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

Para uma logística eficiente, produtos Randon.

As Empresas Randon contribuem para o crescimento e o desenvolvimento do Brasil. Todos os dias, são criadas soluções inovadoras a serviço do transporte de cargas e logística. Contribuir com o progresso do nosso país é acreditar em um futuro sólido e com novos desafios pela frente.

presente na sua vida.

RESPEITE A SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Empresas
RANDON

VEÍCULOS E IMPLEMENTOS

AUTOPEÇAS

SERVIÇOS

RANDON
IMPLEMENTOS

RANDON
VEÍCULOS

Suspensys

FRASLE

MASTER

JOST

CASTERTECH

CONSORCIO
RANDON

BANCO
RANDON

O uso de e-mail no ambiente do trabalho

Por Narciso Figueirôa Júnior

O uso indiscriminado de correios eletrônicos por empregados durante a jornada normal de trabalho e utilizando computador da empresa tem gerado conflitos internos e demandas judiciais.

O uso indiscriminado de correios eletrônicos por empregados durante a jornada normal de trabalho e utilizando computador da empresa tem gerado conflitos internos e demandas judiciais. O avanço tecnológico, aliado à constante necessidade da troca rápida de informações e a falta de previsão legal sobre a matéria, tem causado controvérsia na jurisprudência sobre os limites na utilização de e-mail pelos empregados e a possibilidade legal de os empregadores rastream as mensagens transmitidas através de seus computadores.

Nesta discussão, estão em jogo dois valores jurídicos: o poder diretivo do empregador e o direito à intimidade do empregado. Equacionar esta verdadeira colisão de direitos tem sido tarefa árdua para o Poder Judiciário.

Na relação de emprego, a subordinação e o poder diretivo são dois lados da mesma moeda, de modo que, sendo o empregado um trabalhador subordinado, está sujeito ao poder de direção do empregador.

A doutrina define o poder diretivo como sendo a faculdade atribuída ao empregador de determinar o modo como a atividade do empregado, em decorrência do contrato de trabalho, deve ser exercida, na medida que o patrão tem o domínio dos meios de produção. A própria definição de empregador, contida no art.2º da CLT, qualificando-o como aquele que “dirige” a prestação dos serviços dos seus empregados, é o fundamento legal do poder diretivo.

O poder diretivo se subdivide em outros poderes de igual importância: poder de organização, poder disciplinar e poder de controle. Logo,

o poder diretivo do empregador implica não apenas o poder de dirigir a prestação de serviços do empregado, mas abrange também a possibilidade de fiscalização e disciplina de tais serviços através da aplicação de penalidades, assim como visa a estabelecer as estratégias e diretrizes de atuação da empresa no mercado. A subordinação é a situação jurídica derivada do contrato de trabalho mediante o qual o empregado se obriga a acolher a direção do empregador no modo de realização da prestação de serviços.

Se é certo que o empregador possui o poder diretivo, não menos certo é que ele deve exercê-lo dentro de limites traçados pela própria lei, de sorte a preservar os princípios do Direito do Trabalho, a boa fé na execução do contrato e a dignidade do trabalhador.

O artigo 5º da Constituição Federal traça limites para o exercício do poder diretivo, ao afirmar que o patrão não pode: discriminar o trabalhador (incisos I e VIII); obrigá-lo a fazer ou não fazer algo senão em virtude de lei (inciso II); submetê-lo a tortura e a tratamento desumano ou degradante (inciso III); impedir a manifestação do seu pensamento (inciso IV); violar sua liberdade de consciência e crença (inciso VI), bem como a sua intimidade, honra, imagem e vida privada (inciso X); obrigá-lo a associar-se ou impedi-lo de o fazer (incisos XVI, XVII e XX); obstar o seu acesso à Justiça (incisos XXXIV e XXXV), dentre outros.

Na lição de Amauri Mascaro Nascimento (Iniciação ao Direito do Trabalho, Ltr, pp.157/165), podemos identificar as restrições do poder diretivo do empregador em face dos

seus diferentes tipos. Assim, quanto ao poder de organização, afirma que, por imperar o princípio da inalterabilidade das condições de trabalho, alterações unilaterais devem ter previsão legal. Quanto ao poder disciplinar, não se admite uma dupla punição para a mesma falta, inexistindo previsão legal de obrigatoriedade de gradação da pena. Quanto ao poder de controle, o mencionado autor dá exemplos de situações polêmicas, tais como as revistas pessoais e a colocação, no local de trabalho, de câmeras de circuito interno de televisão.

De tudo que já dissemos, extraímos a primeira conclusão. Dentre os três tipos de poder diretivo do empregador, o que mais possibilidade tem de entrar em choque com o direito à intimidade e à vida privada do empregado é o poder de controle, na medida em que visa a fiscalizar as atividades do empregado, a fim de aferir se as suas ordens estão sendo devidamente cumpridas.

Nesse passo, o uso pelos empregados dos equipamentos de propriedade do empregador e fornecidos para uso exclusivo em serviço deve ser feito de modo responsável, respeitadas as diretrizes e normas internas da empresa, além dos princípios da boa-fé e do direito de propriedade.

No que tange aos correios eletrônicos, a escassa doutrina sobre a matéria tende a identificá-los como correspondência, apesar de o modo utilizado pela mensagem enviada pelo correio eletrônico ser completamente diferente do utilizado pelo correio tradicional.

Sandra Lia Simon, em relevante estudo sobre a matéria (A Proteção Constitucional da Intimidade e da Vida Privada do Empregado, LTR pp.158/159), salienta que “o fato de não ter identidade com a comunicação postal não deixa o correio eletrônico desprotegido. O constituinte, já preocupado com o avanço tecnológico, no mesmo dispositivo que assegura o

sigilo da comunicação postal protege, também, o sigilo da comunicação de dados (art.5º, inciso XII, da Constituição Federal).”

Aduz a referida autora que, a despeito de o e-mail utilizar a transmissão telefônica para o envio e recepção, não poderá ser interceptado, nos termos da Lei nº 9296/96, em face da flagrante inconstitucionalidade do parágrafo único do art.1º, pois referido dispositivo apenas autoriza a interceptação das conversas por voz entre pessoas, o que não ocorre com as mensagens transmitidas por e-mail.

No que tange à utilização do e-mail no ambiente de trabalho, entendemos que o empregador poderá fiscalizar o uso, desde que forneça o computador ao empregado, em face do poder diretivo.

Vale lembrar que o empregador responde civilmente pelos prejuízos que seus empregados causarem a terceiros (art.932, inciso III, do Código Civil de 2002), razão pela qual torna-se recomendável o controle do uso dos correios eletrônicos no ambiente de trabalho.

Recentemente, a 2ª Turma do TRT/2ª Região (São Paulo/SP), nos autos do Processo TRT/SP nº 01034200333202000, entendeu que a empresa é responsável por e-mail ofensivo de diretor, condenando a reclamada a pagar ao reclamante indenização por danos morais causados por e-mail em que o diretor da empresa divulgava junto aos demais empregados um suposto ato de improbidade causado pelo reclamante.

O TRT/SP, através do acórdão 20060035808, de 02.02.2006, tendo como relator o Juiz Sérgio Pinto Martins, entendeu que a divulgação por e-mail aos demais funcionários, do nome do autor e do furto não provado, trouxe prejuízo à imagem e à moral do empregado, enfatizando que a empresa responde pelos atos de seus prepostos, nos termos do art.1521, III, do Código Civil de 1916 (art.932, III, do Código Civil

de 2002). Enfatizou ainda o referido acórdão que “a utilização de e-mail para assuntos particulares pode até mesmo ser proibida pelo empregador, desde que conste de regulamento interno ou de contrato escrito com o empregado.” (TRT/SP nº 01034200333202000 – ac.20060035808, 2ª Turma, Rel.Sérgio Pinto Martins – 02.02.2006) No que tange à possibilidade de o empregador rastrear as mensagens transmitidas por seus empregados, entendemos que a referida prática é possível desde que haja razão motivadora.

No entender de Sandra Lia Simon (obra citada, p.161), “os e-mails particulares dos trabalhadores poderão ser checados, se houver fundado receio da prática de atividades irregulares ou ilícitas, já que as liberdades públicas não se prestam ao acobertamento destas. Não para interceptar a comunicação de dados (como equivocadamente permitiria o inconstitucional par.único, do art.1º, da Lei nº 9296/96), mas sim para “vasculhar”, nos arquivos do computador, a existência das mensagens ilícitas ou irregulares”.

A jurisprudência trabalhista já começa a se pronunciar sobre o tema, valendo destacar uma das primeiras decisões do Tribunal Superior do Trabalho, nos autos do Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 613/2000.013.10.00.7, publicado no Diário da Justiça de 10.06.2005, que reconheceu o direito do empregador de obter provas para justa causa com o rastreamento do e-mail de trabalho do empregado. A Primeira Turma decidiu, por unanimidade, que não houve violação à intimidade e à privacidade do empregado e que a prova de que o empregado estava se utilizando de correio eletrônico corporativo para envio de fotos pornográficas aos colegas foi obtida por meio legal.

No referido julgamento, o relator, Ministro João Oreste Dalazen, enfatizou que o empregador pode exercer, “de forma moderada, generalizada

e impessoal”, o controle sobre as mensagens enviadas e recebidas pela caixa do e-mail por ele fornecida estritamente com a finalidade de evitar abusos, na medida em que estes podem vir a causar prejuízos à empresa.

Após equiparar o correio eletrônico como ferramenta de trabalho e distinguir o e-mail corporativo do e-mail pessoal, discorreu o ministro que a sua utilização deve ser restrita a finalidade profissional, exceto se houver consentimento do empregador em seu uso para assuntos particulares, aduzindo que o e-mail corporativo é disponibilizado pelo empregador ao empregado, louvando-se na confiança de que o mesmo dele se utilizará em serviço e de forma adequada e ética.

De acordo com esta decisão inédita no TST, a senha pessoal fornecida pela empresa ao empregado para o acesso de sua caixa de e-mail “não é uma forma de proteção para evitar que o empregador tenha acesso ao conteúdo das mensagens”. Ao contrário. Segundo o referido acórdão, a senha serve para proteger o próprio empregador para evitar que terceiros tenham acesso às informações da empresa, muitas vezes confidenciais, trocadas pelo correio eletrônico. O relator admitiu a “utilização comedida” do correio eletrônico para fins particulares, desde que sejam observados a moral e os bons costumes.

Citando exemplos de casos ocorridos em outros países, em face da ausência de legislação específica sobre a matéria no Brasil, o ministro relator enfatizou que no Reino Unido, país que, segundo ele, mais evoluiu nessa área, desde 24.10.2000, pela Lei RIP (Regulation of Investigatory Power), os empregadores estão autorizados a monitorar os e-mails e telefonemas de seus empregados. A Suprema Corte dos Estados Unidos reconheceu que os empregados têm direito à privacidade no

ambiente de trabalho digna de proteção legal, mas não de forma absoluta, sufragando a tese de que o empregado, ao receber uma caixa de e-mail de seu empregador, não tem expectativa de privacidade quanto a ela, tendo em vista o ambiente de trabalho e a natureza dos recursos tecnológicos fornecidos pelo empregador.

A conclusão a que chegou o TST no mencionado julgado, a nosso ver perfeitamente correta, foi a de que os direitos do cidadão à privacidade e ao sigilo de correspondência, constitucionalmente assegurados, dizem respeito apenas à comunicação estritamente pessoal. O e-mail corporativo é cedido ao empregado e, por se tratar de propriedade do empregador, a ele é permitido exercer controle tanto formal quanto material (conteúdo) das mensagens que trafegam pelo seu sistema de informática.

A bem fundamentada decisão enfatizou também que o e-mail utilizado para atividades laborais não pode ser equiparado à correspondências postais e telefônicas, objeto da tutela constitucional do art.5º, inciso XII, da Constituição Federal.

Há outros julgados sobre a matéria, valendo destacar os seguintes:

“RITO SUMARÍSSIMO. RECURSO ORDINÁRIO. JUSTA CAUSA. ART. 482, “b”, da CLT. Burla de regras da empresa para acesso a sítios, o que era vedado. Norma regulamentar da qual o reclamante tinha conhecimento prévio. Computador e internet, instrumentos de trabalho utilizados irregularmente, para uso pessoal. Incontinência de conduta e mau procedimento. Falta grave que está caracterizada.” (TRT 2ª Região, Relatora Maria Aparecida Duenhas, RO nº. 01875200843102004, Julgado em 17/02/2009).

“Despedida por justa causa. Mau procedimento. Uso indevido de correio eletrônico. Quando se caracteriza. Prova que evidencia a utilização do email funcional, pelo empregado, para difundir

informações tendentes a denegrir a imagem da empregadora.

Constitui justa causa para a despedida o uso indevido do correio eletrônico fornecido pelo empregador, não se podendo cogitar de infração ao disposto no artigo 5º, inciso XII da CF, já que o serviço de e-mail é ferramenta fornecida para uso estritamente profissional. Sentença mantida.” (TRT4, Rel. Flavio Portinho Sirangelo, RO nº 00168-2007-203-04-00-3 (RO), Julgado. 03/09/2008).

“DANO MORAL NÃO CARACTERIZAÇÃO ACESSO DO EMPREGADOR A CORREIO ELETRÔNICO CORPORATIVO LIMITE DA GARANTIA DO ART. 5º, XII, DA CF. 1. O art. 5º, XII, da CF garante, entre outras, a inviolabilidade do sigilo da correspondência e da comunicação de dados. 2. A natureza da correspondência e da comunicação de dados é elemento que matiza e limita a garantia constitucional, em face da finalidade da norma: da pessoa física ou jurídica diante de terceiros. 3. Ora, se o meio de comunicação é o institucional da pessoa jurídica, não há de se falar em violação do sigilo de correspondência, seja impressa ou eletrônica, pela própria empresa, uma vez que, em princípio, o conteúdo deve ou pode ser conhecido por ela. 4. Assim, se o e-mail é fornecido pela empresa, como instrumento de trabalho, não há impedimento a que a empresa a ele tenha acesso para verificar se está sendo utilizado adequadamente. Em geral, se o uso, ainda que para fins particulares, não extrapola os limites da moral e da razoabilidade, o normal será que não haja investigação sobre o conteúdo de correspondência particular em e-mail corporativo. Se o trabalhador quiser sigilo garantido, nada mais fácil do que criar seu endereço eletrônico pessoal, de forma gratuita, como se dá com o sistema Gmail, da Google, de acesso universal. 5. Portanto, não há dano moral a ser indenizado, em se tratando de verificação, por parte da empresa, do conteúdo do correio eletrônico do empregado, quando corporativo, havendo suspeita de divulgação de

material pornográfico, como no caso dos autos.” (TST, Rel.Min. Ives Gandra Martins Filho, RR - 9961/2004-015-09-00, Publicado em 20/02/2009). “AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA - E-MAIL CORPORATIVO - ACESSO PELO EMPREGADOR SEM A ANUÊNCIA DO EMPREGADO - PROVA ILÍCITA NÃO CARACTERIZADA. Consoante entendimento consolidado neste Tribunal, o e-mail corporativo ostenta a natureza jurídica de ferramenta de trabalho, fornecida pelo empregador ao seu empregado, motivo pelo qual deve o obreiro utilizá-lo de maneira adequada, visando à obtenção da maior eficiência nos serviços que desempenha. Dessa forma, não viola os arts. 5º, X e XII, da Carta Magna a utilização, pelo empregador, do conteúdo do mencionado instrumento de trabalho, uma vez que cabe àquele que suporta os riscos da atividade produtiva zelar pelo correto uso dos meios que proporciona aos seus subordinados para o desempenho de suas funções. Não se há de cogitar, pois, em ofensa ao direito de intimidade do reclamante. Agravo de instrumento desprovido.” (TST, Relator Vieira de Mello Filho, AIRR-1640/2003-051-01-40.0, Julgado em 15/10/2008)

“ACÓRDÃO. DA JUSTA CAUSA. CONFIGURAÇÃO. A falta grave cometida pelo autor, em razão de má conduta, porquanto agiu de forma contrária às regras estabelecidas na recorrida (envio de e-mail corporativo de conteúdo pornográfico), ficou evidenciado nos autos, como se infere do conteúdo do envelope em anexo, tal como bem traduziu o Juiz originário, aliás, fatos negativos dos quais já tinha sido o autor alertado anteriormente, como ele mesmo confessou em seu depoimento às fls. 141. A imediatidade da dispensa também se revelou indubitosa, porquanto o empregador, tão logo tomou conhecimento dos fatos narrados pelo tomador de serviços - o qual fornecia os recursos de informática como ferramenta de trabalho do autor - em 17/08/2005 (doc. 190 envelope em

apartado) providenciou a sua dispensa sumária, em 19 de agosto seguinte. Não bastasse, o alegado período de 20 dias entre a constatação dos fatos e o ato de dispensa se mostrou por demais razoável, considerando as tramitações burocráticas no procedimento administrativo para a correta apuração dos fatos, circunstância que, por si só, não configura perdão tácito. Correto o pronunciamento do Juiz originário, que reconheceu a justa causa para a ruptura do pacto laboral.” (TST-AIRR-4269-57.2010.5.02.0000. Ministro Relator Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. 16/03/2011).

Diante da controvérsia que envolve o tema, pensamos que a melhor solução para que se evitem conflitos sobre a má utilização de e-mail pelos empregados é a inserção de cláusula específica em regulamento interno da empresa e nos contratos individuais de trabalho. Sabendo o empregado previamente que existe uma norma interna sobre o assunto, será reduzida a probabilidade de existir conflito no curso da relação de emprego.

A via coletiva também é indicada, sendo conveniente que os atores sociais estabeleçam regras básicas de utilização de correios eletrônicos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, no sentido de prevenir eventuais litígios, sendo medida preventiva enquanto não haja legislação própria sobre o tema.

Narciso Figueirôa Junior é Bacharel em Direito pela PUC/SP e Pós Graduado em Direito do Trabalho pela PUC/COGEAE. Assessor jurídico da NTC & Logística. Advogado em São Paulo. ■

9º Congresso Brasileiro de Rodovias & Concessões
9ª Exposição Internacional de Produtos para Rodovias

CBR&C BRASVIAS

Brasília • 2015

14 a 16 de setembro

INFORMAÇÕES:

www.cbrcbasvias.com.br
contato@cbrcbasvias.com.br

ABCR
Associação Brasileira de
Concessionárias de Rodovias

O teletrabalho e a Lei 12.551, de 15/12/2011

Por Narciso Figueirôa Junior

A tecnologia tem evoluído rapidamente, trazendo a todos nós a facilitação de várias tarefas seja no trabalho, no lazer, no lar ou nos estudos.

No campo do trabalho, o uso da informática é uma questão tão rotineira que seria difícil imaginar o desenvolvimento sem a utilização de seus eficientes recursos.

Esta verdadeira revolução tecnológica tem afetado sensivelmente o campo das relações laborais, surgindo uma nova espécie de prestação de serviços, ainda carente de legislação específica: o teletrabalho.

Trata-se de um serviço de natureza subordinada ou não, dependendo da área em que é aplicado, sendo também encontrado no Direito Civil e na sociologia. São sinônimos do teletrabalho as seguintes expressões: trabalho à distância, trabalho periférico e trabalho remoto.

Podemos encontrar o teletrabalho como gênero e como espécie. No Direito do Trabalho ele é considerado como uma espécie do gênero “trabalho”. Para realização do trabalho no sistema clássico, há um local apropriado para o empregado prestar os seus serviços, controle de horário, hierarquia entre empregado e empregador e controle na utilização do trabalho humano nas linhas de produção.

Por exigência da sociedade, surge um novo sistema de prestação de serviços em que o local de trabalho, via de regra, passa a ficar cada vez mais distante da residência do empregado.

Paralelamente a isso, nota-se o surgimento de novos instrumentos tecnológicos e informatizados que permitem a realização de alguns serviços, sem que o empregado seja obrigado a comparecer à empresa.

Não raro, as pessoas confundem o teletrabalho com outras figuras.

O teletrabalho não é trabalho em domicílio, pois pode ser desenvolvido em outro centro, distante

daquele onde o empregado está ligado, sem necessariamente ocorrer na sua residência. Por exemplo, o trabalho realizado em filiais.

Mesmo quando executado no domicílio, o teletrabalho é desenvolvido apenas em parte do tempo, sendo comum que o empregado compareça à empresa em alguns dias da semana.

O teletrabalho não exige que o empregado seja um especialista em informática, na medida em que pode desenvolver suas tarefas por outros meios de mídia tais como tablet, celular e notebook.

Não é característica desta modalidade de contratação o poder diretivo do empregador, pois o empregado estará também subordinado ao patrão, porém, com maior liberdade do que o empregado comum.

Entretanto, o empregador estará controlando mais o resultado do trabalho do que as regras no procedimento; não se trata de trabalho à título precário ou informal, mas uma nova modalidade de trabalho subordinado.

Podemos destacar três características fundamentais para esta modalidade de contratação: 1ª) a execução do teletrabalho está profundamente ligada às novas tecnologias, sendo o celular, tablet ou notebook os instrumentos necessários e imprescindíveis para o desenvolvimento desta espécie de labor. Tendo em vista que o uso destas tecnologias, como regra, proporciona o barateamento destes instrumentos, podemos antever a sua franca expansão; 2ª) alteração na relação do empregado com o empregador, pois quase tudo que ocorre na prestação de serviços é realizado através da mídia eletrônica, podendo ocorrer em tempo real ou não (Internet,

transmissão via satélite, etc); 3ª) o trabalho se desenvolve, preferencialmente, fora da unidade fabril que é o ambiente clássico da prestação de serviços.

Entretanto, o empregado pode desenvolver o teletrabalho em filiais do empregador, parte em sua casa e parte no domicílio do patrão.

Do ponto de vista do empregado, podemos apontar como principais vantagens do teletrabalho as seguintes: a) desenvolvimento do labor de acordo com o seu biorritmo; b) menor autonomia e maior alienação do trabalho; c) diminuição do tempo dispendido entre o deslocamento de casa para o trabalho; d) diminuição do estresse, pois o empregado não ficará mais se submetendo ao trânsito caótico das grandes cidades; e) vida familiar e social mais intensa; f) redução da despesa com deslocamento.

Para o empregador, podemos destacar as seguintes vantagens: a) redução do espaço físico e consequentemente a diminuição de custos mobiliários e imobiliários; b) circulação mais rápida das informações; c) redução das horas extras; d) eliminação de faltas; e) aumento de produtividade e; f) elevação da satisfação do empregado.

A sociedade também é beneficiada, na medida em que há economia de energia elétrica, combustíveis, melhoria do meio ambiente e do trânsito, racionalização na utilização dos imóveis urbanos, melhoria do relacionamento familiar, aumento do mercado de trabalho para pessoas que não podem se locomover ou possuem dificuldade na locomoção (pessoas portadoras de deficiências, mães, etc).

Entretanto, há algumas desvantagens a serem apontadas. No âmbito geral, há um isolamento do indivíduo. Há possibilidade de problemas com a saúde do empregado, decorrente da ergonomia, ante a má utilização de móveis;

enfraquecimento da atuação e representação sindical, favorecimento da quebra da privacidade, maior facilidade para violação de segredos industriais ou comerciais e redução da subordinação, e possibilidade de mau uso dos recursos eletrônicos (Internet, e-mail).

Muito já se discutiu sobre a dificuldade de se configurar a subordinação no teletrabalho, na medida em que normalmente não há cumprimento rígido de horário, tampouco a necessidade de comparecimento diário à empresa.

A prova do vínculo empregatício, nesses casos, tem trazido grande dificuldade, pois deve ser considerado com maior ênfase aquilo que restou pactuado por ocasião da contratação.

Entretanto há julgados reconhecendo que o fato de os serviços serem prestados fora do estabelecimento do empregador não constitui óbice para a existência da subordinação jurídica, ínsita à relação de emprego.

Neste sentido, vale destacar os seguintes julgados:

“Comprovando-se que a empresa, além de fornecer o material necessário à confecção das peças, direcionava e remunerava o trabalho que a reclamante executava em sua própria residência, tem-se por caracterizado o contrato de trabalho a domicílio, a teor do disposto no art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho. Recurso ordinário acolhido.” (TRT 6ª Região - 18/03/1997 - RO 2397/1996 – DOE-PE:17-04-97 - Relator Juiz Nelson Soares Júnior).

“TRABALHO A DOMICÍLIO – CARACTERIZAÇÃO. Sem se demonstrar a dependência econômica do prestador dos serviços e a continuidade e exclusividade da sua execução ao responsável pelo empreendimento, jamais se poderá caracterizar a relação de emprego no trabalho a domicílio.” (TRT 15ª Região – Ac: 019934/1995 – RO 017225/1993 – 4ª Turma – Relator Juiz Luiz Carlos Diehl Paolieri). “RELAÇÃO DE EMPREGO. A prestação de serviços

na residência do empregado não constitui empecilho ao reconhecimento da relação de emprego, quando presentes os pressupostos exigidos pelo artigo 3º da CLT, visto que a hipótese apenas evidencia trabalho em domicílio. Aliás, considerando que a empresa forneceu equipamentos para o desenvolvimento da atividade, como linha telefônica, computador, impressora e móveis, considero caracterizada hipótese de teletrabalho, visto que o ajuste envolvia execução de atividade especializada com o auxílio da informática e da telecomunicação.” (TRT 3ª Região, 7ª Turma, RO – 00977-2009-129-03-00-7, DEJT: 26-11-2009, pg.97 – Relator Juiz Convocado Jessé Cláudio Franco de Alencar).

Todavia, com a publicação da Lei n.12.551, de 15/12/2011, o artigo 6º da Consolidação das Leis do Trabalho foi alterado para dispor que:

“Art.6º Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego.

Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.”

A alteração no “caput” do artigo 6º foi sutil, mas de grande eficácia, ficando reiterado que não há distinção entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador e aquele executado no domicílio do empregado e o “realizado a distância”, desde que estejam caracterizados “os pressupostos da relação de emprego.”

Da análise dos artigos 2º e 3º, da CLT, são extraídos os pressupostos para caracterização do vínculo de emprego: pessoalidade, onerosidade, trabalho não eventual e subordinação jurídica.

A nova redação do “caput” do artigo 6º da CLT

vem ao encontro do que já estava sendo admitido pela jurisprudência, conforme podemos inferir dos julgados anteriormente transcritos.

Entretanto, o novo parágrafo único do artigo 6º da CLT, trazido com a Lei 12.551/2011, criou uma nova situação que poderá causar muita celeuma nas relações trabalhistas.

Mesmo sendo louvável que o legislador tenha buscado regulamentar o trabalho realizado fora do estabelecimento do empregador através de meios eletrônicos, atualizando a CLT em relação à matéria, entendemos que foi muito precipitada a inserção do parágrafo único do artigo 6º, haja vista que a sua redação leva à conclusão de que os meios telemáticos e informatizados de comando são suficientes para configurar a existência da subordinação jurídica, pedra de toque da relação de emprego.

Segundo doutrina Mauricio Godinho Delgado (Curso de Direito do Trabalho, 6ª, edição, Ltr, p.302), citando Amauri Mascaró Nascimento:

“a subordinação corresponde ao polo antiético e combinado do poder de direção existente no contexto da relação de emprego. Consiste, assim, na situação jurídica derivada do contrato de trabalho, pela qual o empregado compromete-se a acolher o poder de direção empresarial no modo de realização de sua prestação de serviços. Traduz-se, em suma, na “situação em que se encontra o trabalhador, decorrente da limitação contratual da autonomia de sua vontade, para o fim de transferir ao empregador o poder de direção sobre a atividade que desempenhará.”

Na medida em que a CLT passa a dispor que os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais de exercício do poder diretivo do empregador, abre-se um preocupante fundamento jurídico para que se passe a reconhecer vínculo empregatício como regra nessas situações, o que não ocorria

antes da publicação da Lei 12.551/2011.

Não é o simples fato de as tarefas serem desenvolvidas através de meios informatizados, ainda que em tempo real, que se pode concluir pela existência da subordinação jurídica.

É necessário saber se o trabalho que está sendo realizado possui ingerência concreta do empregador, em decorrência exercício do poder de direção empresarial. Em outras palavras, mister se faz a comprovação de que o empregador estará efetivamente determinando o modo de realização da prestação de serviços. Considerando que no teletrabalho é muito difícil a configuração da subordinação jurídica, entendemos que a nova redação dada ao artigo 6º da CLT, trará mais discussões judiciais do que solução para o problema, não tendo andado bem o legislador ao redigir o parágrafo único do referido dispositivo legal.

Vale destacar que em função da nova lei o Tribunal Superior do Trabalho já está pretendendo rever a sua jurisprudência relativa ao tema do sobreaviso, pois a Súmula 428 não reconhece o uso dos aparelhos de intercomunicação (telefone celular, BIP ou Pager) como suficientes para caracterizar o sobreaviso.

Nesse particular, prevalece o entendimento no TST, convertido em súmula em maio de 2011, de que o simples uso desses aparelhos eletrônicos não obriga o empregado a esperar em casa por algum chamado do empregador, pois pode se deslocar normalmente até ser acionado.

Conforme já tem sido divulgado pela imprensa, com a nova lei, o TST pretende rever esse posicionamento jurisprudencial, haja vista que a nova redação do artigo 6º eliminou a distinção entre o trabalho presencial, realizado no estabelecimento do empregador, e o trabalho a distância, através de meios eletrônicos e telemáticos.

Outra questão que acarretará muita discussão

são as eventuais horas extras que passarão a ser pleiteadas, em função do disposto no parágrafo único do artigo 6º, anteriormente transcrito.

As empresas terão que regulamentar essa questão do trabalho a distância em suas normas internas, definindo regras e condições para que o referido trabalho possa ou não ser executado, para que se evitem discussões judiciais em torno da aplicação da nova disposição legal.

Creemos que a revolução tecnológica está criando uma nova fase do direito do trabalho. Uma fase onde necessariamente a legislação deverá se adaptar as novas modalidades de contratação, buscando adequá-las à realidade sócio-econômica e, sobretudo, as necessidades dos atores sociais, o que em certa medida já ocorreu com a edição da Lei 12.551, de 15/12/2011, a despeito de entendermos que a redação dada ao parágrafo único do artigo 6º da CLT será objeto de muita discussão judicial, pois parte de uma premissa equivocada, como afirmamos alhures.

Por fim, para reflexão, lembramos a lição de Rafael Caldera que, analisando o impacto nas novas tecnologias no Direito do Trabalho assim assevera: “O direito do trabalho não pode ser inimigo do progresso. Não pode ser inimigo da riqueza, porque sua aspiração é que ela alcance um número cada vez maior de pessoas. Não pode ser hostil aos avanços tecnológicos, pois eles são efeito do trabalho. Sua grande responsabilidade atual é conciliar este veloz processo de invenções, que a cada instante nos apresenta novas maravilhas, com o destino próprio de seus resultados, que deve ser não o de enriquecer unicamente uma minoria de investidores, mas sim o de gerar empregos que possam atender aos demais e oferecer a todos a possibilidade de uma vida melhor.” (Ltr 56 – 03/274). ■

Transporte terrestre de produtos perigosos

Incompatibilidade química

Por Glória Benazzi

ABNT NBR 14619-2014

A Norma de incompatibilidade química para o transporte foi recentemente revisada e publicada (ABNT NBR 14619/2014) pela ABNT/CB-16-Comitê Brasileiro de Transporte e Tráfego, com base na ADR. Os critérios adotados são mundiais para efeito de transporte, pois temos quantidades menores e geralmente as embalagens são homologadas. Esta norma tem por objetivo estabelecer os parâmetros para o transporte terrestre dos produtos perigosos quimicamente incompatíveis, que devem ser segregados uns dos outros para minimizar os riscos em caso de vazamento, ruptura de embalagem ou de qualquer outro acidente.

Os critérios definidos nesta norma são aplicáveis às cargas fracionadas e a granel de produtos e de resíduos perigosos, mesmo em se tratando de quantidade limitada por veículo, em uma mesma unidade de transporte e durante o eventual armazenamento temporário.

No caso do armazenamento temporário no decorrer do transporte, o responsável pelo transporte do produto perigoso deve aplicar as disposições desta norma, caso não seja possível garantir que os produtos perigosos incompatíveis estejam armazenados de tal forma que, no caso de um vazamento, não ofereçam risco. Para armazenamento, as incompatibilidades devem ser avaliadas produto a produto, verificando as informações descritas nas FISPQ e/ou informações disponíveis em bases de dados nacionais e/ou internacionais sobre os produtos químicos armazenados, podendo ser verificados os critérios descritos nesta norma. A norma ABNT NBR 14619 se refere ao transporte terrestre de produtos perigosos e a FISPQ (ABNT NBR 14725 - Parte 4) ao manuseio e armazenagem de produtos químicos. Logo, o que consta no item 10 da FISPQ referente as incompatibilidades químicas é para efeito de manuseio e armazenagem dos

produtos não para o transporte.

O expedidor na composição de uma expedição com diversos produtos perigosos deve adotar todas as precauções relativas à preservação da carga, especialmente quanto à compatibilidade (ABNT NBR 14619), observando o disposto no inciso II do Art. 12 da Resolução nº 3665/11 da ANTT. Verificar também as proibições citadas nos demais incisos do Art. 12 da Resolução nº 3665/11 da ANTT.

Se um mesmo carregamento compreender produtos perigosos e produtos não classificados como perigosos ou ainda outras categorias de mercadorias compatíveis, os volumes com produtos perigosos devem ficar separados dos demais produtos e mercadorias do carregamento, de modo a facilitar o acesso a eles em casos de emergência.

Em uma mesma unidade de transporte, é proibido transportar produtos perigosos incompatíveis entre si ou com produtos não classificados como perigosos quando houver possibilidade de risco direto ou indireto, de danos a pessoas, bens ou ao meio ambiente, exceto nos casos estabelecidos na legislação específica; ou quando os produtos perigosos (exceto substâncias e artigos da classe 1 e materiais radioativos da classe 7) ou não perigosos, desde que tais produtos, transportados de forma fracionada e adequadamente embalados, sejam segregados em cofres de carga (ou contentores) na unidade de transporte que garantam a estanqueidade entre os produtos transportados, assegurando a impossibilidade de danos a pessoas, mercadorias, segurança pública e meio ambiente.

O expedidor, orientado pelo fabricante, deve informar, no campo “Aspecto” da Ficha de Emergência (ABNT NBR 7503) ou em uma declaração nos casos em que a ficha não é exigida, quais os produtos, perigosos ou não, devem ser segregados do produto perigoso

transportado, devendo informar ao transportador, em cada embarque, estas incompatibilidades.

Todas as relações estabelecidas nas Tabelas B.1 (Classe 1-Explosivos) e B.5 (para as demais classes) da norma pressupõem a condição de que os produtos perigosos estejam acondicionados, embalados, marcados, rotulados e sinalizados de forma apropriada, conforme previsto na legislação em vigor, e não apresentem qualquer sinal de resíduo perigoso na sua parte externa.

Os critérios de incompatibilidade previstos nesta norma não são restritivos, devendo o fabricante ou expedidor do produto perigoso orientado pelo fabricante estabelecer as incompatibilidades, fazendo as considerações necessárias conforme citado na norma.

Esta norma cita que é proibido:

- a) o transporte de produtos ou insumos para uso/consumo humano ou animal (alimentício, cosmético, farmacêutico ou veterinário),
- em equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos a granel, salvo as exceções previstas na legislação em vigor:
- em embalagens que tenham contido produto perigoso (como embalagem reconcondicionada, refabricada ou reutilizada), conforme legislação em vigor.

Os produtos ou insumos para uso/consumo humano ou animal, transportados de forma irregular como previsto nesta alínea, devem ser descartados como resíduos e encaminhados para fins de despejo, incineração, ou qualquer outro processo de disposição final;

b) a utilização/envase/transporte como embalagens primárias e/ou secundárias de produtos alimentícios/farmacêuticos/cosméticos e seus insumos ou quaisquer objetos para uso e/ou consumo humano e/ou animal em embalagens que tenham contido produtos perigosos em algum momento de sua vida útil, independentemente de estarem limpas e/ou descontaminadas;

d) o transporte de produtos perigosos juntamente com alimentos, medicamentos ou objetos destinados ao uso/consumo humano ou animal, ou com embalagens de produtos destinados a estes fins, com insumos para fins alimentícios, cosméticos, farmacêuticos ou veterinários ou produtos para uso/consumo humano ou animal, com outros produtos perigosos que não têm a mesma destinação salvo quando transportados em cofre(s) de carga ou contentor(es), conforme previsto na legislação em vigor, exceto para segregar qualquer tipo de substância e artigo explosivo da classe 1 ou materiais radiativos da classe 7 de outros produtos perigosos incompatíveis, alimentos, medicamentos, objetos destinados ao uso/consumo humano ou animal, ou ainda de embalagens de produtos e insumos destinados a fins alimentício, cosmético, farmacêutico ou veterinário.

Esta norma cita que, quando constar a frase **“NÃO REUTILIZAR ESTA EMBALAGEM”** na embalagem de produtos perigosos, significa que a embalagem não pode ser reutilizada para produtos destinados ao uso ou consumo humano e/ou animal. Estas embalagens podem ser reutilizadas para o mesmo fim, desde que atendam aos critérios da homologação e da compatibilidade

NOTA: Na norma existem ainda informações sobre o transporte de produtos perigosos da classe 1, da classe 7, por correio, em motocicletas, motonetas e ciclomotores, de embalagens vazias e não limpas, de embalagens danificadas ou defeituosas, bem como quando houver vazamento ou derramamento de produtos perigosos na unidade de transporte, nas embalagens ou no cofre de carga ou contentor e outras aplicáveis ao transporte de produtos incompatíveis.

Esta norma deve ser consultada constantemente para que seja realizada uma expedição correta de modo a evitar penalizações. ■

Logística Hospitalar: Rastreabilidade e codificação de medicamentos reduzem gastos e riscos para a saúde do paciente

Por Domingos Fonseca



A ANVISA aprovou, em dezembro de 2013, a RDC (Resolução da Diretoria Colegiada) 54/2013, que instituiu o sistema de rastreabilidade e codificação de medicamentos no Brasil, determinando que a implementação pelos operadores seja realizada em até três anos. A resolução se justifica por alguns números alarmantes do setor, como 33% de erros de medicação durante internações*, 30% de falsificação de medicamentos e cerca 1.000 recalls por ano. Rastrear medicamentos é o primeiro passo para garantir a redução de custos às instituições de saúde e maior segurança aos pacientes.

A resolução nº 54, que trata da implantação do Sistema Nacional de Controle de Medicamentos (SNCM), propõe procedimentos para rastrear medicamentos na cadeia dos produtos farmacêuticos, com acompanhamento da trajetória destes, da produção até o consumidor. Ainda de acordo com a diretriz, as embalagens de medicamentos devem ter um código bidimensional (ou código 2D), que suprima a deficiência do código linear por conseguir representar uma quantidade maior de informação em um espaço reduzido.

Para se ter ideia da relevância deste processo, os insumos médicos são responsáveis pelo segundo maior custo nas instituições de saúde,

perdendo apenas para a folha de pagamento. Em média, 30% dos estoques são desperdiçados e o índice de obsolescência chega a 20%, o que pode levar a perdas de até 15% da margem financeira da instituição de saúde. Outro aspecto importante da rastreabilidade é a garantia de que o paciente receberá o medicamento correto, no momento certo, na dose certa. No Brasil, são realizados cerca de mil recalls por ano e, sem rastreabilidade, é praticamente impossível identificar os pacientes que tomaram medicamentos de forma correta/incorrecta ou na validade.

O processo requer uma logística diferenciada, que compreende uma *expertise* de gestão em toda a rotina do medicamento, nas diferentes unidades e formatos de atendimento em que ele possa ser requisitado. As vantagens de ter uma empresa especializada em logística, incluindo rastreabilidade de medicamentos, são inúmeras e beneficiam toda a cadeia envolvida, de gestores a usuários do sistema de saúde.

Tecnologias específicas possibilitam saber onde estão estes produtos, da produção à dispensação ao paciente, reduzindo custos e desperdícios, além de oferecer mais segurança aos pacientes na administração da medicação.

*Dados estatísticos: Relatório Global Standards - Mackinsey 2013. ■



Respeite os limites de velocidade.

Histórias de Rentabilidade

"O STREAMLINE É UM DIVISOR DE ÁGUAS. AGORA TEMOS MAIS ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL E RENTABILIDADE, ALÉM DE MAIS CONFORTO PARA O MOTORISTA."

Arlei Rodrigues Borges
Transportadora Rodoborges

4% a mais de economia
de combustível.

Scania Streamline. A solução Scania que une veículo e serviços para entregar excelentes resultados em economia de combustível, disponibilidade e conforto para o motorista.

Conheça mais em
historiasderentabilidade.com.br



facebook.com/ScaniaBrasil



app/ScaniaBR

Faz diferença ser Scania.



SCANIA

Custos e Tarifas

Evolução dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas - 2014

Deficiências de rodovias, filas e restrições urbanas elevam custos

O alto custo do gerenciamento de riscos

Escassez de motoristas pode elevar custos do TRC

Norma Euro 5 elevou custos do transporte

Participação do Combustível nas atividades do TRC



Evolução dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas - 2014

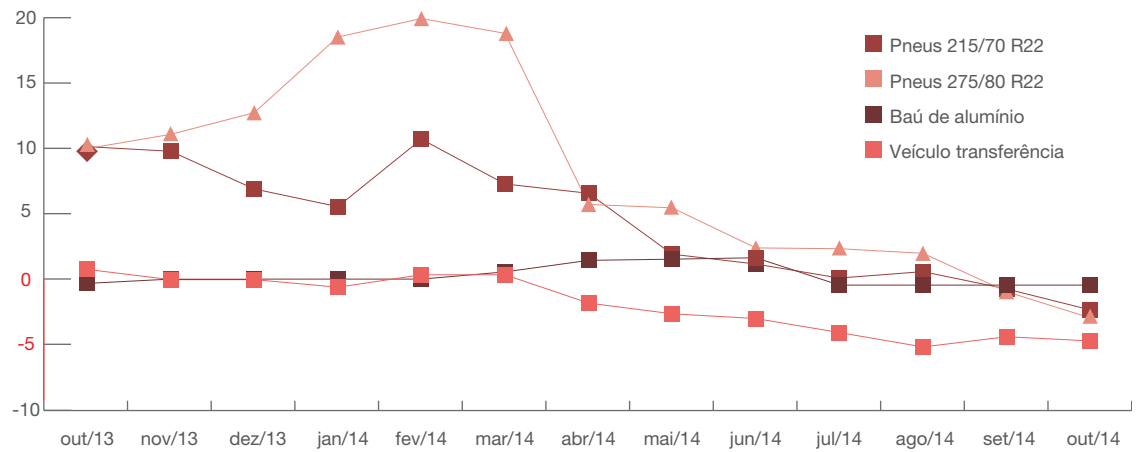
Por José Luiz Pereira

Na atual conjuntura, em que os fretes estão extremamente defasados, principalmente pelo desaquecimento do mercado, pelo aumento dos custos operacionais e pela obrigatoriedade do cumprimento da Lei 12.619, falar em descontos no frete é quase uma cartada de suicídio financeiro para as empresas de transporte.

Criado em junho de 1994, em plena edição do Plano de Estabilização Econômica, o Plano Real, o INCTF se transformou em um dos índices de maior referência quando o assunto é reajuste de contratos de prestação de serviços de transporte. Ganhou notabilidade no meio acadêmico e hoje é utilizado por empresas de transporte rodoviário de cargas, órgãos públicos, embarcadores, operadores logísticos e até mesmo instituições internacionais. Devido à queda na atividade econômica, alguns insumos que compõem os custos do setor de transporte têm registrado redução em

seus preços e têm puxado o índice para baixo. Os insumos mais significativos são (gráfico 1): o veículo truck utilizado na operação de transferência com variação acumulada nos 12 meses de (4,72%) e o baú de alumínio também com variação negativa acumulada de (0,46%). Os pneus, tanto o 275/80 R22, utilizado no veículo truck, como o 215/70 R22 utilizado no veículo ¾, também registraram queda acumulada de (2,96%) e (2,35%), respectivamente. Abaixo, o gráfico I mostra bem o comportamento de queda desses insumos.

Gráfico 1 - Evolução de alguns insumos do TRC (Nos últimos 12 meses)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Outro insumo, que embora tenha em sua essência uma programação anual de reajuste normalmente, acima da inflação e que sofreu redução ao longo desse ano por conta da política de desoneração da folha de pagamento, é o salário. Os salários

da categoria tiveram reajuste médio, por conta do Dissídio Coletivo, de 7,5%, contra uma inflação oficial, do mesmo período, de 6,38%, medida pelo IBGE. Um ganho real, acima da inflação, de 1,15% (tabela 1).

Tabela 1 - Evolução dos salários nos últimos dez anos (2005 a 2014)			
Período	Aumento nominal dos salários	Inflação acumulada medida pelo IPCA/IBGE	Aumento real dos salários
mai-05	8,00	8,08	-0,07
mai-06	5,50	4,63	0,83
mai-07	5,50	3,00	2,43
mai-08	7,50	5,04	2,34
mai-09	7,00	5,53	1,39
mai-10	7,50	5,26	2,13
mai-11	9,00	6,51	2,34
mai-12	8,00	5,10	2,76
mai-13	10,00	6,49	3,30
mai-14	7,50	6,28	1,15

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

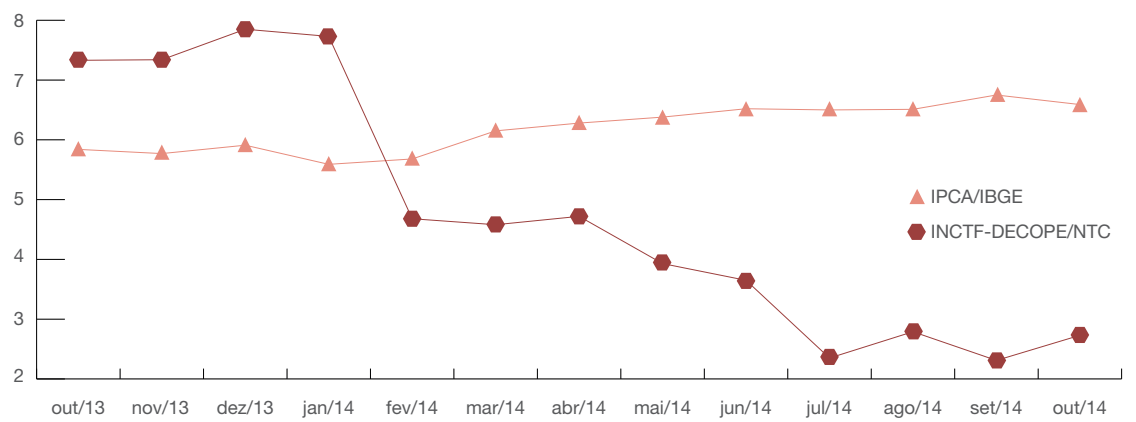
Embora os salários tenham peso muito expressivo na composição dos custos das empresas de transporte, de modo especial na de carga fracionada, o impacto do aumento de 7,5% foi amenizado pela desoneração da folha de pagamento. Portanto, a queda dos preços desses insumos, somada à desoneração da folha de pagamento, levou a uma queda acumulada do índice da carga fracionada, o INCTF, nos últimos 12

meses, muito mais que nos outros índices, uma vez que a concentração de mão-de-obra nessa operação é muito alta. Nos doze meses até outubro de 2014, o Índice Nacional de Custos de Transporte de Cargas Fracionadas registrou acumulado de 2,73%, nas médias distâncias. Se comparado ao IPCA/IBGE de 6,59% - inflação oficial - a diferença em pontos percentuais é de 3,75% acima do INCTF (tabela 2 e gráfico 2).

Tabela 1 - Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada (INCTF)									
Percurso	Distância Km	R\$/ton.	INCTL	Variação Acumulada desde julho/94 (%)	Variação Acumulada 36 meses (%)	Variação Acumulada 24 meses (%)	Variação Acumulada 12 meses (%)	Variação Acumulada Anual (%)	Variação Mensal
Muito Curtas	50	809,92	488,13	388,13	19,62	10,26	2,58	2,240	0,9090
Curtas	400	937,27	479,94	379,94	20,50	10,23	2,68	2,096	0,9046
Médias	800	1.197,24	479,63	379,63	21,03	10,26	2,73	2,005	0,8122
Longas	2.400	2.048,43	490,61	390,61	22,22	10,81	2,86	1,841	0,7265
Muito Longas	6.000	3.425,83	503,54	403,54	23,80	10,40	3,03	1,639	0,7769

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Gráfico 2 - Estudo comparativo entre a evolução acumulada do INCTF e o IPCA/IBGE (Nos últimos 12 meses)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Além do veículo truck e do baú de alumínio, ambos utilizados na operação de transferência, e dos pneus, outros insumos tiveram participação significativa na formação do índice acumulado de 2,73%, nos 12 meses – outubro de 2014 contra outubro de 2013. Entre eles estão, no caso da transferência, a lavagem com variação de 1,67%, recapagem com 0,62%, rodar com variação negativa de -3,62% e seguros de casco e contra terceiro de -3,93%. No caso da variação

dos seguros de casco e de responsabilidade civil facultativa, a variação tem relação direta com o valor do veículo e do equipamento. Na operação de distribuição, os insumos que tiveram variações mais expressivas foram: baú de alumínio 0,24%, recapagem (4,58%), lavagem 2,38%. O óleo de cárter também registrou variação acumulada de 0,87%, enquanto o óleo de câmbio ficou em 1,07%. Os salários de motorista variaram 2,64% e os de ajudante,

5,35%. Os seguros tiveram aumento de 4,68%, os salários administrativos de 0,78%, as despesas administrativas e de terminais (exceto salários) de 6,02%, e despesas administrativas de 1,44%.

Combustíveis e Arla-32

Outros insumos com participação expressiva sobre os custos das empresas são o óleo diesel e o aditivo arla-32. Ambos ganharam expressão com a introdução no mercado do veículo EURO V, a partir de janeiro de 2012.

O óleo diesel S-10/50 foi comercializado em out/14 a R\$ 2,6400 por litro (preço de bomba), o que representa aumento acumulado de 8,64% quando comparado com o mesmo período do ano anterior. Na época, o preço do litro estava sendo comercializado a R\$ 2,430.

O aditivo Arla 32, utilizado para reduzir as emissões de poluentes, foi negociado em outubro de 2014 a R\$ 2,94 o litro. Quando comparado

com o mesmo período do ano anterior, o preço do aditivo registrou retração, com queda acumulada de (24,38%). Em outubro de 2013 o Arla 32 tinha sido negociado a R\$ 3,888 o litro. O preço do Arla 32 já acumulou uma queda de 27,73% desde março de 2012 até hoje.

No que diz respeito ao comportamento do preço do óleo diesel comum, em out/14 o combustível foi negociado a R\$ 2,50 p/litro contra R\$ 2,333 p/litro em out/13. Nesse período, a variação acumulada foi de 7,16%.

Reajuste dos Combustíveis

No dia 07 de novembro de 2014, a Petrobras anunciou os reajustes 3,0% para a gasolina e 5,0% para o óleo diesel nas refinarias. Segundo estudos realizados pelo DECOPE/NTC&LOGÍSTICA, o impacto desse reajuste no transporte de carga lotação foi de 1,54% nas distâncias médias (tabela 3).

Tabela 3 - Impacto de um aumento de 5,0% no preço do óleo diesel na bomba sobre os custos operacionais por tonelada transportada (carga lotação)				
Distância	Km	R\$/ton. antes do reajuste	R\$/ton. depois do reajuste	Car. (%) no custo p/ton. após o reajuste
Muito Curtas	50	18,03	18,13	0,55%
Curtas	400	57,77	58,56	1,37%
Médias	800	103,18	104,76	1,54%
Longas	2.400	284,81	289,57	1,67%
Muito Longas	6.000	693,49	705,39	1,72%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Este foi o primeiro reajuste de 2014, mas o sexto em menos de três anos. Entre junho de 2012 a novembro de 2014, o reajuste acumulado chega a 38,27% (tabela 4). As operações de longa distância são as que mais sofrem com o

aumento do diesel. Por exemplo, numa viagem entre São Paulo e Belém, de aproximadamente 2.900 km somente no percurso de ida, o impacto médio é de 1,24% sobre os custos.

Tabela 4 - Reajuste do óleo diesel no tempo e a variação acumulada do IPCA/IBGE				
Período	Reajustes nas refinarias	Reajuste acumulado no período	IPCA/IBGE do período	Reajuste real dos combustíveis
22/06/2012	3,94	3,94	17,80	-11,77
16/07/2012	6,00	10,18	18,31	-6,87
30/01/2013	5,40	16,13	22,90	-5,51
06/03/2013	5,00	21,93	23,64	-1,38
30/11/2013	8,00	31,69	27,88	2,98
07/11/2014	5,00	38,27	35,57	1,99

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Impacto na Carga Fracionada

Embora a participação do óleo diesel no transporte de carga fracionada seja relativamente menor do que na carga lotação, ainda é muito expressivo, uma vez que se trata de um insumo vital e de desembolso imediato. A participação do custo do diesel no custo total chega a 9,22

na distância de até 800 km, enquanto para essa mesma distância, na lotação, a participação é de 31,88%. Sendo assim, o impacto do reajuste do diesel foi de 1,10%, quando calculado para as médias distâncias (tabela 5).

Tabela 5 - Impacto de um aumento de 5% no preço do óleo diesel na bomba sobre os custos operacionais p/tonelada transportada (carga fracionada)				
Distância	Km	R\$/ton. antes do aumento	R\$/ton. depois do aumento	Var. (%) no custo p/ton. após o aumento
Muito curtas	50	195,58	196,22	0,32%
Curtas	400	292,85	295,26	0,82%
Médias	800	404,02	408,46	1,10%
Longas	2.400	848,69	861,26	1,48%
Muito longas	6.000	1.848,19	1.880,05	1,67%

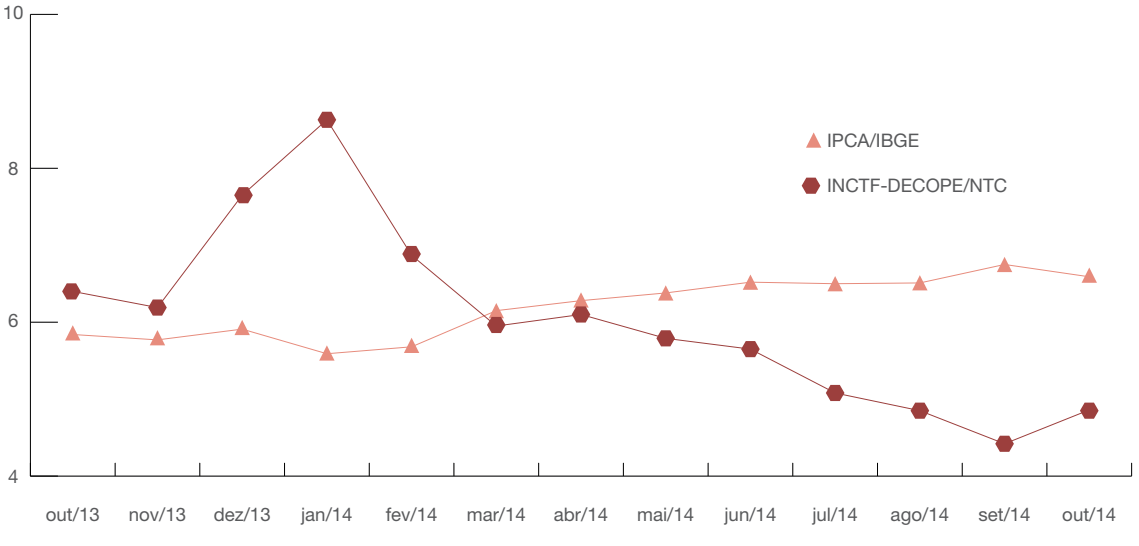
Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Comportamento do INCTL

O aumento acumulado do INCTL – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação nos 12 meses até outubro de 2014 foi de 4,86%. Quando comparado à inflação

acumulada de 6,59% medida pelo IPCA/IBGE nesse mesmo período, o índice perde da inflação, com uma diferença de -1,62%, ou seja, com variação abaixo da inflação (gráfico 3 e tabela 4).

Gráfico 3 - Estudo comparativo entre a evolução acumulada do INCTL e o IPCA/IBGE (Nos últimos 12 meses)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

O cavalo mecânico e o semirreboque baú com três eixos, com variação acumulada de 5,61% e 3,60%, respectivamente, foram os insumos que mais contribuíram para o acumulado de 4,86% do INCTL. Outros insumos também tiveram participação importante nesse resultado. Foram eles: seguros com variação de 5,58%, salários do DAT com 4,80%, seguido

de despesas administrativas e de terminais (exceto salários) - DAT exceto salários 5,42%, despesas administrativas e de terminais - DAT 5,17%, salário de motorista 0,93%, rodoar com variação de 0,85%, recapagem 1,68%, óleo de câmbio 1,07%, óleo de cârter 0,87%, lavagem 3,92% e 3,71% para pneus - 295/80 R22.

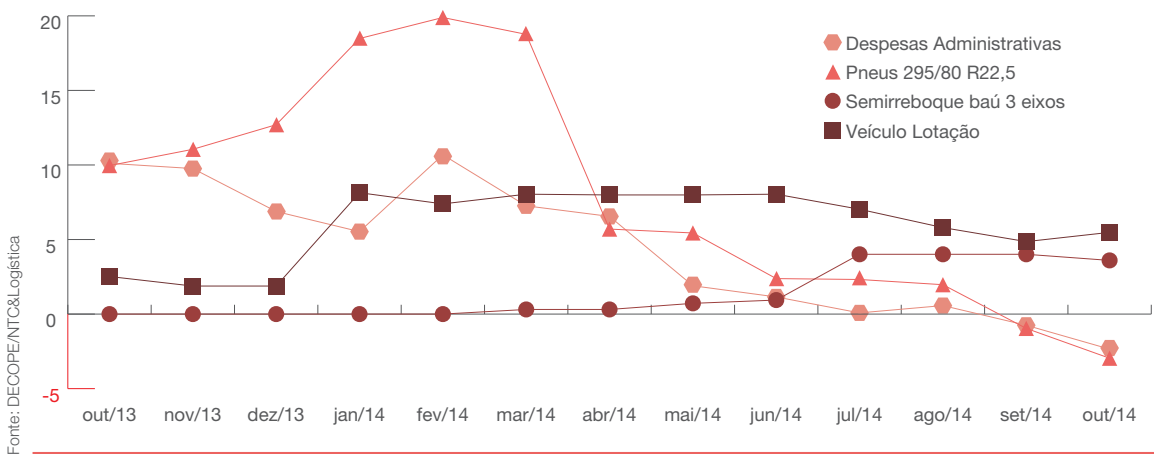
Tabela 6 - Índice nacional de custos do transporte carga lotação INCT-L										
Percurso	Distância Km	R\$/ ton.	INCTL out/03 = 100	Variação Acumulada 60 meses (%)	Variação Acumulada 48 meses (%)	Variação Acumulada 36 meses (%)	Variação Acumulada 24 meses (%)	Variação Acumulada 12 meses (%)	Variação Acumulada Anual (%)	Variação Mensal
Muito curto	50	51,21	172,59	31,09	24,65	17,20	10,37	4,44	3,82	50
Curto	400	98,38	175,49	32,10	25,75	19,50	11,27	4,77	3,41	400
Médio	800	154,54	176,58	32,59	26,25	20,37	11,57	4,86	3,23	800
Longo	2.400	366,04	177,54	32,88	26,62	21,42	12,02	5,05	3,10	2.400
Muito longo	6.000	832,04	177,84	32,93	26,73	21,91	12,26	5,16	3,06	6.000

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

O gráfico 4 mostra o comportamento dos preços dos principais insumos que compõem

o transporte de carga lotação, ao longo dos 12 meses.

Gráfico 4 - Evolução de alguns insumos da carga lotação (Nos últimos 12 meses)



A Lei 12.619 após dois anos

Passados dois anos e meio da publicação da Lei 12.619 – 17 de Junho de 2012, o setor ainda padece do impacto que a sua edição proporcionou sobre os custos das empresas do TRC, mais propriamente dito, sobre as empresas de carga lotação, que têm a longa

distância como reta principal. À época, estudos desenvolvidos pelo DECOPE/NTC&LOGÍSTICA identificaram impacto sobre os custos médios de 28,92%, no caso do transporte de lotação e, 14,98% nos custos médios da carga fracionada (tabelas 7 e 8).

Tabela 7 - Impacto da Lei 12.619 sobre os custos do transporte rodoviário de carga lotação				
Faixas de Distâncias	Distâncias em Km	R\$/ton. (Antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (Depois da Lei 12.619)	Impacto
Muito Curtas	50	34,93	47,15	34,98%
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	6.000	572,00	722,70	26,35%

O fato é que, com a lei, todas as operações de transporte tiveram aumentos significativos e inevitáveis em seus custos, principalmente por conta da queda na produtividade ena

redução do número de viagens, bem como na necessidade de aumentar da quantidade de veículos para se realizar a mesma operação. Outra consequência foram os aumentos

significativos nos prazos de entrega, ajustados em contrato ou prometidos comercialmente. A jornada de trabalho do motorista, a partir da

entrada em vigor da lei, passou a ser controlado dentro de limites rígidos e bem definido.

Tabela 8 - Impacto da Lei 12.619 sobre os custos do transporte rodoviário de carga fracionada				
Faixas de Distâncias	Distâncias em Km	R\$/ton. (Antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (Depois da Lei 12.619)	Impacto
Muito Curtas	50	470,77	542,48	15,23%
Curtas	400	550,61	639,39	16,12%
Médias	800	722,59	830,88	14,99%
Longas	2.400	1.329,78	1.516,12	14,01%
Muito Longas	6.000	2.312,46	2.674,38	15,65%

A necessidade de controle da jornada do motorista tem levado as empresas a realizarem grandes investimentos em tecnologia embarcada, bem como treinamento dos motoristas e outros colaboradores no manuseio de tais instrumentos. A necessidade de se intensificar os controles tem levado a aumento das contratações, elevando os custos da folha de pagamento, com impacto direto nos custos indiretos.

A linha dos estudos sobre o impacto da Lei 12.619 não teve como objetivo reivindicações de reajustes de frete e muito menos recomposição de custos com insumos. Teve, sim, caráter de recomposição de margem operacional, em virtude da queda abrupta de produtividade que comprometeria, como vem comprometendo, sobremaneira, a sobrevivência das empresas de transporte rodoviário de cargas, que têm feito grandes sacrifícios para continuar mantendo o contrato, com enormes dificuldades na administração do fluxo de caixa. A impressão que se tem no mercado é de que as empresas de transporte não conseguiram passar pela tempestade financeira de

adequação à Lei 12.690 sem transtornos em seus caixas, uma vez que a maioria delas teve grandes dificuldades para repassar ao cliente os custos dessa adequação. A verdade é que todas as empresas que não repassaram nenhum reajuste para reequilibrar seus caixas estão sofrendo consequências como dificuldades na gestão do capital de giro, comprometimento da capacidade de investimentos edificuldades de pagamento dos seus compromissos de longo prazo, recorrendo ao mercado financeiro para financiamento do capital de giro, entrando no programa de refinanciamento de dívidas de impostos – REFIS – por falta de pagamento de impostos, etc. Mesmo após dois anos e meio da edição da Lei 12.619, com todas as dificuldades de repasse desses custos, que só não foram repassados em virtude do alto nível de concorrência por que passa o setor e da queda da atividade econômica, o repasse dos percentuais de impacto se fazem necessários e é de extrema importância, uma vez que a maior ameaça está nas dívidas trabalhistas amanhã. ■

Deficiências de rodovias, filas e restrições urbanas elevam custos

Por Neuto Gonçalves dos Reis

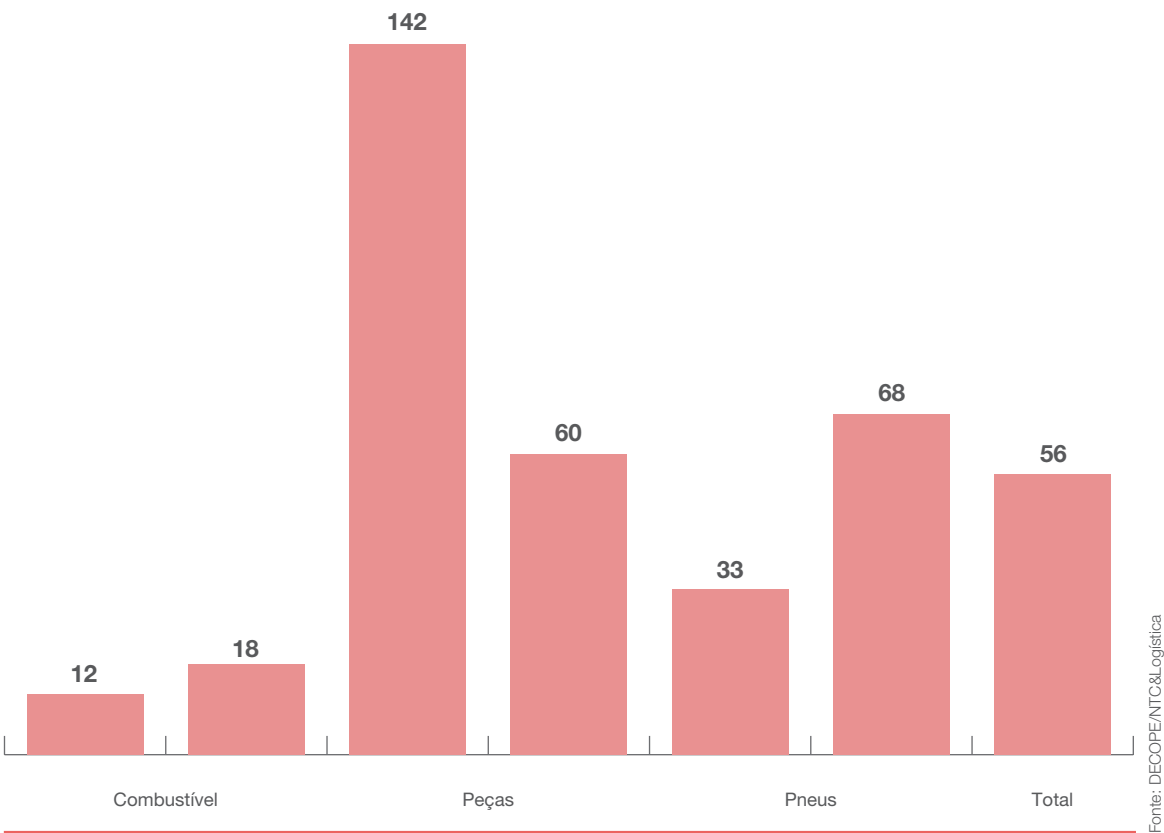
As notórias deficiências das rodovias, as longas filas de espera e as crescentes restrições urbanas ao tráfego de caminhões elevam sensivelmente os custos do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).

Impacto das rodovias

O Brasil tem 1,7 milhão de quilômetros de estradas. Deste total, apenas 203 mil quilômetros (12%) são pavimentados. Com as novas concessões, a extensão concedida deverá chegar a 19.577 km. Mesmo assim, segundo o Fórum Mundial Econômico de 2011,

o Brasil ocupa apenas o 118º lugar na qualidade das rodovias. Conforme dados do extinto Geipot (gráfico 1), o veículo que trafega em estrada de terra tem seu custo aumentado em 56% em relação ao tráfego em rodovia pavimentada.

Gráfico 1 - Aumento do custo operacional de caminhão em estradas não pavimentadas em relação a estradas pavimentadas (PICR - Geipot)



Se a quantidade de rodovias pavimentadas é pequena, sua qualidade também deixa a desejar. Segundo a Pesquisa Rodoviária da CNT – Confederação Nacional dos Transportes,

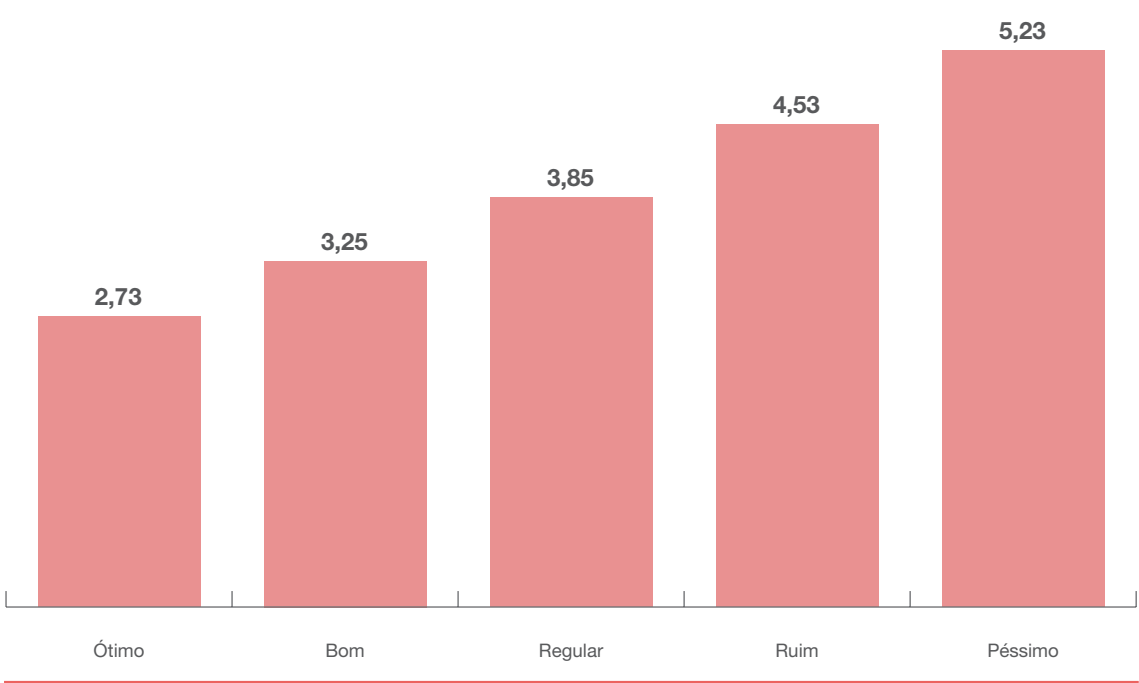
em 2011, o percentual de rodovias em estado regular, ruim ou péssimo era de 57,4%. Este número cresceu para 63,8% em 2013 (tabela 1).

Tabela 1 - Estado de conservação das rodovias (%)		
Estado	2011	2013
Ótimo	12,7	10,2
Bom	30,0	26,0
Regular	30,5	34,4
Ruim	18,1	21,4
Péssimo	8,8	8,0
Regular+Ruim+Péssimo	57,4	63,8

O estado de conservação das rodovias tem sensível impacto sobre o custo operacional dos veículos (gráfico 2). Tomando-se como base um cavalo mecânico 4x2 tracionando carreta de três eixos, se o custo na rodovia ótima é 100,

sobe para 119,4 na rodovia em bom estado, passando a 141 na rodovia regular, 166 na rodovia ruim, para atingir 191,6 na rodovia em estado de conservação péssimo.

Gráfico 2 - Custo operacional x estado de conservação SR 3 eixos (R\$/Km)



O custo das filas

As safras provocam grandes congestionamentos nos terminais dos embarcadores e nos portos. Em menor escala, o fenômeno se repete com embarcadores de cargas industriais, especialmente nos picos dos finais de mês. As tabelas de frete são montadas com base em um tempo padrão de carga e descarga (por exemplo, cinco horas por viagem). Esse tempo parado extra custa caro e deve ser cobrado à parte do embarcador. Caminhão é um armazém muito caro (tabela 2).

Tabela 2 – Diária de veículo parado	
Caminhão leve (3/4)	581,59
Caminhão médio	626,36
Cavalo + Semirreboque	1.065,77
Só semirreboque	238,60

Trata-se de um custo tão importante que foi regulamentado pelo parágrafo 5º do artigo 11 da Lei nº 11.442/2007: “O prazo máximo para carga e descarga do veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de cinco horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino; após este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração.” Posteriormente, por meio da lei nº 11.524/07, os embarcadores conseguiram inserir na legislação um parágrafo 6º, que reza: O disposto no § 5º, deste artigo, não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transportes em que houver cláusula ou ajuste dispondo sobre o tempo de carga ou descarga.” O valor de R\$ 1,00 por t/h é de 2007. Para atualizá-lo, tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 5.735/13 que eleva o valor para R\$ 1,80. No Projeto de Lei nº 5.943/13, que regulamenta a atividade dos motoristas profissionais, o valor

da estadia devida ao autônomo é de R\$ 1,38 por tonelada/hora a partir da quinta hora de espera.

Restrições de trânsito

Mais de cem municípios já estabelecem algum tipo de restrição de trânsito de veículos de carga (por horário, por peso e dimensão dos veículos, rodízio etc). Estas restrições são mais severas nas Regiões Metropolitanas. Além disso, os caminhões enfrentam nas regiões metropolitanas grandes congestionamentos. Isso reduz a velocidade, aumenta os custos operacionais e reduz a produtividade dos veículos. Segundo a FGV, o custo do congestionamento de todos os veículos em São Paulo somou R\$ 40 bilhões em 2012. Este custo inclui:

- Gasto com combustíveis;
- Gastos que a saúde pública tem por causa da poluição; e
- Horas de salário perdidas pelas pessoas.

O prejuízo equivale a 1% do PIB nacional. O gasto com caminhões foi de R\$ 4 bilhões. Para cobrir estes custos adicionais, a NTC&Logística recomenda a cobrança da Taxa de Restrição de Trânsito - TRT. A TRT destina-se a ressarcir o transportador pelos custos adicionais, sempre que a coleta e/ou a entrega for realizada em municípios que possuam algum tipo de restrição à circulação de veículos de transporte de carga e/ou à própria atividade de carga e descarga. A forma de cobrança é um percentual sobre o valor do frete (tabela 3).

Tabela 3 – Taxa de Restrição de Trânsito		
Localidade	Porcento	Taxa mínima*
Regiões Metropolitanas	20	42,41
Demais cidades	15	20,57

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

A gente sempre leva o melhor para você



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

Transportamos **confeção, calçados, cosméticos, eletroeletrônicos, informática, editoriais, autopeças** e muito mais para todo o Brasil.

Tudo com atendimento individualizado, comprometimento e cuidado com a carga, agilidade na coleta e na entrega, frota moderna e monitorada via satélite 24 horas, 7 dias por semana.

Acesse nosso site e saiba porque a gente sempre leva o melhor para você.



Baixe um leitor de QR CODE e saiba mais.



www.jamef.com.br

O alto custo do gerenciamento de riscos

Por Neuto Gonçalves dos Reis

Depois de mais de cinco anos de luta da NTC&Logística em conjunto com outras entidades, o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito - reconheceu, finalmente, a necessidade de ampliar a tolerância na pesagem por eixo e que essa tolerância extrapola o simples erro das balanças.

A responsabilidade do transportador pela integridade das mercadorias que movimenta é objetiva, isto é, independe de culpa ou dolo. Segundo o jurista Miguel Reale, “quando a estrutura ou natureza de um negócio como o de transportes implica a existência de riscos inerentes à atividade desenvolvida, impõe-se a responsabilidade objetiva de quem dela tira proveito.”

Por isso, o artigo 749 do Código Civil recomenda que o transportador conduza a “coisa a seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.”

Esta responsabilidade, no entanto, tem limites temporais e de valores muito claros. De acordo com o artigo 750 do Código Civil, “a responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele e seus prepostos recebem a coisa e termina quando é entregue ao destinatário ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.”

Cláusulas excludentes

Há também situações que eximem a responsabilidade do transportador. As cláusulas excludentes da sua responsabilidade são aquelas contidas no artigo 12 da Lei nº 11.442/2007:

- Ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário;
- Inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor;
- Vício próprio ou oculto da carga;
- Manuseio, embarque, estiva ou descarga executados pelo expedidor, destinatário

ou consignatário;

- Força maior ou caso fortuito;
- Contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte.

Assim, se o embarcador, por exemplo, deixar de usar um engradado de madeira para embalar seu produto em um papelão fino e inseguro, o transportador não será responsável pelos danos e avarias sofridos pela carga.

Da mesma forma, pode se eximir da responsabilidade quando a mercadoria recebida em confiança contenha vício intrínseco ou impossível de ser detectado. Ou ainda quando a avaria tenha sido provocada por manuseio da carga realizado pelo próprio embarcador ou tiver contratado seguro de responsabilidade do transportador.

Por sua vez, a força maior se caracteriza toda vez que ocorrer fato previsível, porém inevitável, como é o caso de um assalto à mão armada. Já o caso fortuito constitui fato imprevisível (por exemplo, greves, raio ou terremoto).

Risco rodoviário

Para se acobertar destas cláusulas excludentes, a legislação determina que o embarcador faça, obrigatoriamente, o seguro de Transporte Terrestre (RR - Risco Rodoviário). O Decreto 61.687/67 exige do embarcador seguro para cobrir casos fortuitos ou força maior. Ou seja, extorsões, furtos, roubos, apropriação indébita e estelionato, praticado quando não ocorre negligência do transportador.

O seguro do risco rodoviário tem como cobertura básica os seguintes itens: colisão, capotagem e tombamento; incêndio, explosão e raio durante o transporte; inundação e desmoronamento

durante o transporte; roubo (assalto a mão armada); desaparecimento total do carregamento; e extravio de volumes inteiros.

Mediante pagamento de taxa extra, o RR po-de cobrir ainda os riscos de roubo (Portaria Susep 157, de 25/05/2001).

Podem ser contratadas também coberturas adicionais para amassamento, arranhadura; água de chuva; contaminação; quebra e má arrumação; derrame e vazamento; operação de carga e descarga; furto qualificado parcial; incêndio em armazém portuário; deterioração por descongelamento; greves, tumultos e comoções civis.

Obrigação de indenizar

Salvo os casos acima, são inúmeros os casos em que o transportador pode ser obrigado a indenizar o usuário. Por exemplo: avaria total ou parcial resultante de colisão, capotamento, tombamento ou incêndio de veículos ou armazéns; má estiva, carregamento inadequado; água de chuva e inundação; desaparecimento total ou parcial da mercadoria devido à perda durante o transporte, apropriação indébita, furto, roubo, etc.

Há também situações em que o transportador pode ser responsabilizado por danos causados a terceiros pela carga transportada: perecimento ou contaminação do produto, atrasos anormais na execução do transporte, acidentes provocados pela carga, danos à saúde pública ou ao meio ambiente (em especial no transporte de produtos perigosos) etc.

É preciso incluir ainda nesta relação as multas a que está sujeito o transportador, geralmente proporcionais ao valor da mercadoria, mas desproporcionais à intensidade da culpa ou ao prejuízo causado ao erário. Muitas vezes, são causadas por funcionários subalternos ou prepostos, o que impede a transferência do prejuízo ao usuário ou ao funcionário responsável.

Muitas variáveis

O custo do gerenciamento de risco varia com vários fatores:

- Valor da mercadoria
- Distância ou tempo de duração do transporte
- Pesos e dimensões da mercadoria
- Embalagem
- Tipo de estrada
- Equipamento de transporte
- Número de manuseios e transbordos
- Gerenciamento adequado do risco
- Tipo de produto
- Características de comercialização do produto
- Possibilidade de identificação do lotes e número de série
- Itinerário

Quanto mais leve a carga, maior a possibilidade de furto. Um contêiner, por exemplo, reduz substancialmente as possibilidades de furto em relação a caixotes não cintados, caixas de papelão ou sacos não amarrados. Estes, por sua vez, são mais seguros que material frágil sem embalagem ou embrulhado em papel.

Rodovias de terra ou em mau estado aumentam os riscos. Quanto mais a carga tiver de ser manuseada ou transbordada, maior o risco avaria.

Fatores agravantes

Existem também fatores que agravam o risco:

- Deficiências de recrutamento, seleção e treinamento de pessoal (aliciamento e infiltração)
- Excessos e/ou descontrole na terceirização (idem)
- Alta rotação de pessoal (idem)
- Sobrecarga dos veículos
- Excesso de jornada de motoristas
- Incompatibilidade de cargas
- Veículos inadequados
- Elevada idade da frota / deficiências de manutenção

- Desequilíbrio de fluxo (exemplo: Nordeste)
- Picos do final do mês
- Mau estado de conservação das rodovias
- Aumento das atividades de roubos de veículos e depósito

Gerenciamento de riscos

Para reduzir os riscos resultantes da sua responsabilidade objetiva, o transportador deve lançar mão de medidas adequadas de Gerenciamento de Riscos - GRIS. O GRIS consiste na identificação, análise, avaliação e tratamento dos riscos com o objetivo de minimizar a possibilidade e a probabilidade da ocorrência de incidentes e acidentes. Isso envolve principalmente medidas de prevenção de riscos. Bons exemplos são o rastreamento/monitoramento da frota e das mercadorias, escolta armada, plano de viagem, cuidados na contratação de terceiros, etc. A empresa pode também adotar medidas de redução de riscos. Como: usar carroceria fechada, escolher equipamentos mais seguros e imprimir rapidez no atendimento aos sinistros. Outra estratégia consiste na transferência de riscos, ou seja na realização de seguros como o de acidentes avarias (RCTR-C - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas), que é obrigatório, e o RCF-DC, de Responsabilidade Civil Facultativo de Desvio de Cargas e ainda o RCF-DP, de Responsabilidade Civil Facultativo para cobertura Danos Pessoais e o RCF-DM, de Responsabilidade Civil Facultativo para cobertura de Danos Materiais. As empresas podem ainda optar pela retenção de determinados riscos. Um bom exemplo é deixar de fazer o chamado seguro de “casco”, para cobrir danos de colisão, incêndio e roubo, que pode resultar muito caro. De qualquer maneira, não se pode deixar de prever uma verba para cobrir estas ocorrências.

Muitas vezes, a necessidade de coordenar todas essas ações exige a criação pela empresa de transportes de um órgão especializado em gerenciamento de riscos que mobilize pessoal de segurança e recursos tecnológicos avançados, como o rastreamento de veículos por meio de satélites, rádios e/ou computadores de bordo, escolta de veículos e medidas capazes de aumentar a segurança patrimonial de suas instalações. A combinação de tais medidas reflete uma decisão empresarial, tomada a partir do exame de variáveis tais como a potencialidade do risco, a probabilidade de que ele se materialize, custos financeiros da sua transferência, prevenção ou redução etc. No transporte rodoviário de cargas, todavia, esta decisão é limitada por exigências legais, que impõem a transferência compulsória de determinados riscos, sob a forma de seguros, cujos prêmios nem sempre são compatíveis com as coberturas e indenizações oferecidas. Constata-se, pois, que os seguros representam uma das parcelas relativas à responsabilidade e ao risco do transportador, mas não a única, nem a mais significativa. Mesmo que o embarcador desonere o transportador da responsabilidade pelos seguros, ele continuará arcando com todas as despesas de prevenção, redução e retenção de riscos. Mesmo que desonerado, o transportador não se exime das cautelas normais para proteger a carga. Caso contrário, o risco das suas operações aumentará de tal forma que a seguradora não tardará a aumentar os prêmios ou exigir a sua substituição por outro fornecedor.

Redução de riscos

Para reduzir os riscos, sugere-se que a empresa tenha funcionários designados para negociar fretes e verificar documentos pessoais e dos veículos de autônomos, e que o carregamento

só seja liberado mediante autorização de superior destes funcionários. A verificação do documento do motorista devem envolver RG, Habilitação, prontuário no Detran, inscrição no INSS ou Carteira Profissional, comprovante de residência etc. O motorista deve ser identificado por cadastro, com foto ao lado do veículo, anotação das últimas três viagens, características pessoais, referências. Devem ser consultados também os cadastros das corretoras de seguros e das gerenciadoras de riscos. A vistoria do veículo deve envolver documentação, lonas, cordas, cantoneiras, tábuas do fundo, idade, placas e lacres, pneus, estepe, motor, escapamento, extintor, etc. As ações preventivas incluem elaboração de comprimento de normas de segurança, fracionamento de cargas de alto valor e planos de viagem (roteirização, pontos de parada, horários, alternância de rotas, etc). Áreas críticas podem exigir, além de rastreamento, escoltas armadas ou mesmo a formação de comboios de veículos. A conduta do motorista deve ser avaliada durante a após a viagem e a comunicação com o veículo deve ser permanente.

Quanto custa

Fica claro que o gerenciamento de riscos envolve custos elevados. Balanço parcial da Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) aponta que, em 2013, foram registradas 15,2 mil ocorrências de roubo de cargas nas rodovias brasileiras. O número é 5% maior que o total de 2012, quando foram 14,4 mil casos. O prejuízo financeiro deve totalizar R\$ 1 bilhão, contra R\$ 960 milhões do ano anterior. A região Sudeste concentra a maior parte das ocorrências, com quase 82% dos roubos. Entre os estados, São Paulo lidera o ranking, com 52,4%. Os principais alvos dos criminosos são

produtos alimentícios, cigarros, eletroeletrônicos e farmacêuticos. Cerca de 70% dos ataques de criminosos se concentram em áreas urbanas, durante coleta e entrega de mercadorias. Os outros 30% são em rodovias. Apesar disso, o prejuízo, no segundo caso, é maior devido à quantidade e ao valor das mercadorias. Nas áreas urbanas, os criminosos agem em semáforos, postos de entrega e invadindo depósitos de carga, que estão se transformando em verdadeiras fortalezas. Nas rodovias, eles implementam estratégias para paralisar os veículos, desde falsas barreiras policiais até abordagens em movimento e enfrentamento policial”. Para se proteger das ações criminosas, empresas de transporte investem cada vez mais pesado em estratégias de segurança privada, como seguro para a mercadoria e para o caminhão, equipamento e pessoal para fazer o rastreamento e até escolta. Pesquisa realizada pelo DECOPE/NTC em abril de 2014, com 92 empresas, constatou que este custo pode chegar, em média, a 7.71%, subindo para 12,34% quanto do transporte exige escolta armada (tabela 1).

Tabela 1 - Custos de Gerenciamento de Riscos	
Custos	% Faturamento
Equipamentos embarcados	2,44
Equipamentos fixos de proteção às instalações	1,03
Central de rastreamento/monitoramento	1,10
Custos securitários	1,05
Total sem escolta	7,71
Custos com escolta	4,64
Custo total	12,35

Fonte: DECOPE/NTC

Fim da cláusula DDR

Grosso modo, os custos com gerenciamento de riscos variam entre 7,7% e 12,4%. Dez anos atrás,

estes custos variavam entre 10% e 15%. Houve reduções no seguro RCTR-C, que passou a ser feito predominantemente pelo embarcador, por meio da inclusão em suas apólices da cláusula DDR – Dispensa do Direito de Regresso. Tais apólices, na maioria dos casos, não cobrem todos os riscos do cliente, sejam de acidentes ou de roubos. Como se trata de classes de seguros diferentes (Transporte e Responsabilidade Civil), obviamente não têm a mesma cobertura. O objetivo do embarcador ao fazer o seguro é deixar de pagar o frete-valor ou, no mínimo, obter substancial redução da sua alíquota. Faz, com isso, uma conveniente confusão entre custo de gerenciamento de risco e o frete-valor. Além disso, a DDR sujeita o transportador ao cumprimento de medidas obrigatórias de gerenciamento de riscos, franquias e demais condições previstas na apólice. Se o transportador descumprir qualquer cláusula da apólice do embarcador, ficará sem cobertura e, dependendo do valor, a caminho da insolvência. Esta prática tende a ser reduzida a partir da publicação do COMUNICADO ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres no 001/2014. Este documento reafirma que o seguro RCTR-C permanece obrigatório e deve ser feito exclusivamente pelo transportador. O comunicado reforça este entendimento citando expressamente o artigo 10 da Circular Susep no 354/200. Reza este documento que a cláusula DDR, mesmo quando prevista, não implica na isenção da contratação dos seguros obrigatórios. Finalmente, a ANTT declara que passará a exigir no registro e cadastro do transportador rodoviário de bens prova de contratação do RCTR-C, obrigação que, de acordo com decreto-lei no 73/66 e decreto no 61.867/67, não pode ser transferida a terceiros.

Exigências conflitantes

O fato de alguns embarcadores contratarem seguro

próprio não exime o prestador de serviços de manter aquele aparato de segurança, muitas vezes acrescido de medidas adicionais e específicas impostas pelas seguradoras dos embarcadores. Essas medidas são particularmente gravosas para as empresas de transporte de cargas fracionadas, que prestam serviços simultaneamente a muitos clientes. Por isso, se veem diante da difícil tarefa de conciliar a sua própria política de gerenciamento de risco com as exigências de cada cliente ou seguradora, não raro conflitantes e, em alguns casos, absurdas. A tendência dos grandes embarcadores de passarem a contratar seguro próprio teve outro efeito colateral indesejado: a multiplicação das ações regressivas promovidas pelas seguradoras daqueles contra as empresas de transporte. Felizmente, a jurisprudência dominante dos tribunais vem se inclinando pelo reconhecimento de que o roubo a mão armada configura força maior, fator que exclui a responsabilidade civil do transportador. Isso não diminui a gravidade desses processos. Em muitos deles, os valores envolvidos são de tal monta que, na eventualidade de uma condenação, ensejariam a quebra da empresa de transporte. Somem-se, de qualquer forma, aos custos de gerenciamento de risco, as despesas com contratação de advogados, custas judiciais, etc., além dos custos adicionais com o atendimento das exigências específicas de cada embarcador ou de sua seguradora.

Equipamentos mais baratos

Outro componente que se reduziu bastante foi o custo dos equipamentos embarcados. Cerca de dez anos atrás, estes equipamentos eram importados e vendidos em dólares. Hoje, seis preços baixaram consideravelmente. Da mesma forma, a comunicação, que era feita por satélites como o BrasilSAT e o Inmarsat,

passou a ser feita predominantemente por meio de antenas de celulares. Há até os sistemas duais, que só procuram o satélite quando não localizam nenhuma torre de celular. Este custo caiu em todas as modalidades de transporte (carga fracionada, lotação, frigorificada, líquida e outras). No transporte internacional, no entanto, onde a cobertura de celular é menor, o percentual dos equipamentos embarcados ainda fica em 6,0% da receita. Isso elevou o custo do segmento para 10,24% sem escolta e 13,84% com escolta. Nos demais setores, houve poucas variações (tabela 2).

Tabela 2 – Custos de Gerenciamento de Riscos por setor (% do faturamento)

Segmento	Sem escolta	Com escolta
Carga fracionada	6,53	11,64
Lotação	6,90	14,58
Carga frigorificada	4,85	-
Carga líquida	5,72	6,72
Internacional	10,24	13,84
Outras	9,85	13,34

Cobertura dos custos

Para cobrança, os custos do transportador com responsabilidade e riscos dividem-se em: Acidentes e avarias (Frete Valor); Gerenciamento de riscos, roubos e furtos (GRIS). O frete-valor, também conhecido como *ad valorem*, está ligado à responsabilidade do transportador por acidentes e avarias. Sua existência baseia-se no princípio de que quanto maior o valor da mercadoria maior a responsabilidade do transportador pela sua movimentação. Ao gerenciar os riscos que assume por ter em seu poder bens de terceiros, o empresário suporta custos nada desprezíveis, como medidas de prevenção, redução e transferência de perdas.

Ainda assim, continua sujeito a um elevado residual de risco, a ser coberto com recursos próprios. Para ressarcir-se desses custos e riscos residuais, deve-se agregar ao preço do transporte, além do frete-peso e das taxas uma taxa adicional, denominada frete-valor; e outra denominada de gerenciamento de riscos (GRIS). Não faz sentido que produtos de alto valor por tonelada paguem o mesmo frete que produtos de baixo valor, pois os riscos e responsabilidades envolvidos no transporte de um e de outro são muito diferentes. Mas é exatamente isso que aconteceria se o preço fosse cobrado com base apenas no frete-peso. Determinado com base apenas em fatores como peso e distância, o frete-peso não tem relação direta com o valor do bem que se transporta. O frete-valor cumpre também uma função social, na medida em que barateia o frete dos gêneros de primeira necessidade em relação ao dos produtos de consumo mais sofisticados. Sua cobrança é feita na forma de percentual (tabela 3) sobre o valor da mercadoria.

Tabela 3 – Alíquotas sugeridas de frete valor (% sobre valor da mercadoria)

Percorso (km)	%
Até 250	0,30
251 a 500	0,40
501 a 1.000	0,60
1.001 a 1.500	0,70
1.501 a 2.000	0,80
2.001 a 2.600	0,90
2.601 a 3.000	1,00
3.001 a 3.400	1,10
Acima de 3.400	1,20
Boa Vista (RR)	2,50
Manaus/Macapá	2,50
Coleta e entrega	0,15

Base legal

As ferrovias perceberam desde cedo a necessidade de agregar aos contratos que firmavam com seus clientes uma parcela variável de remuneração, proporcional ao valor da mercadoria e ao tempo de permanência da carga sob sua responsabilidade. Esta parcela foi incorporada no Brasil ao frete ferroviário, sob a denominação de *ad valorem*, desde 1941, em cumprimento à Portaria nº 84, de fevereiro daquele ano, assinada pelo Ministro da Viação. A jurisprudência sempre aplicou, por analogia, ao transporte rodoviário de cargas, os regulamentos ferroviários e marítimos.

O *ad valorem* faz parte desde a década de 1960 do sistema tarifário do transporte de cargas brasileiro. O frete-valor é reconhecido pela legislação tributária, figurando no Modelo 8 (Conhecimento do Transporte Rodoviário de Cargas) do Decreto no 45.490/2000 do Governo de São Paulo, que institui o Regulamento do ICMS. Da mesma forma, o Frete Valor e o GRIS foram reconhecidos pelo Anexo Único do AJUSTE SINIEF 06/03, que instituiu o Conhecimento do Transporte Multimodal de Cargas, como componentes do frete.

Embora não esteja prevista no direito positivo do país, a cobrança do GRIS e do frete-valor não é ilegal, pela simples razão de que, o frete-valor, o GRIS e suas alíquotas são estabelecidas por contrato. Assim, aplica-se aqui o secular princípio que preside o mundo dos negócios, segundo o qual “o combinado não é caro”.

Finalidade do Frete-Valor

O frete-valor destina-se a cobrir os seguintes custos: seguro obrigatório RCTR-C ; seguros das instalações; Administração desses seguros; despesas com indenizações de mercadoria não cobertas por seguros (avarias de manuseio, violações, extravios, greves, etc) e os custos da mão de obra utilizada nestas atividades.

O RCTR-C cobre: colisão, capotamento,

abalroamento/tombamento do veículo ou saque da mercadoria durante os eventos acima, desde que o veículo esteja em trânsito;

Embora seja um dos seus componentes, o RCTR-C não se confunde com o frete valor e nem sempre representa sua parcela mais importante. A tabela 1 mostra que os custos securitários são apenas uma pequena parcela (1,05%) dos custos com gerenciamento de risco.

Além do mais, há despesas que não são cobertas pelo RCTR-C. Por exemplo: incêndio ou explosão do veículo nos depósitos, armazéns ou pátios pelo prazo de 30 dias; acidentes em terminais com avarias, extravios e quebras de mercadorias; guerras, convulsões da natureza, greves, *lockouts*, bem como furtos de cargas ocorridos nos terminais; contaminações radioativas, vício próprio ou mofo, insuficiência de embalagem, dolo do segurado.

Para o transportador, a cobrança do frete-valor é vital, pois se trata da única maneira de cobrir as despesas resultantes dos riscos.

Para o usuário, o frete-valor representa um critério importante na hora de escolher uma transportadora. Diante de um transportador que não efetua a cobrança, terá fundadas razões para temer pelo seu patrimônio em trânsito. No mínimo, tal empresário não tem a mais remota noção de gerenciamento de riscos, o que se constitui em grande risco para o próprio usuário.

Gerenciamento de riscos (GRIS)

Substituto do ADEME - Adicional de Emergência, o GRIS tem como finalidade cobrir despesas com: RCF-DC; medidas de combate ao roubo de cargas; rastreamento/gerenciamento; ociosidade por limitação do valor da mercadoria; segurança patrimonial; mão-de-obra de gerenciamento de risco. ■



Inspirados
pela segurança,
movidos
pela inovação.

Volvo. Líder mundial em inovação, tecnologia e segurança.



www.facebook.com/volvobr
www.volvo.com.br

VOLVO

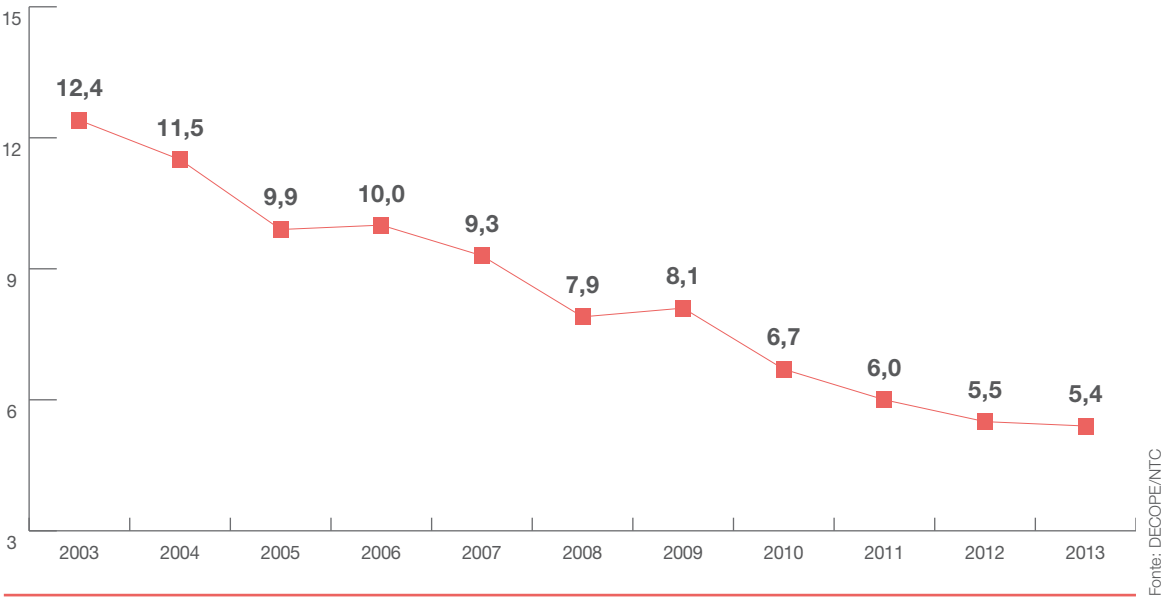
Escassez de motoristas pode elevar custos do TRC

Por Neuto Gonçalves dos Reis

O Brasil vive um período de baixíssimos índices de desemprego. Segundo dados do IBGE o índice de desemprego nas regiões metropolitanas vem despencando na última década. Era de 12,4%

da população economicamente ativa em 2003 e caiu para apenas 5,4% em 2013 (gráfico). Isso equivale praticamente a uma situação de pleno emprego.

Taxa de desocupação nas RM (%)



Escassez de motoristas

A baixa taxa de desocupação tem gerado escassez de mão-de-obra qualificada em todos os setores da economia, inclusive no Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), que é um grande empregador. No ano passado, o TRC empregou 2,6 milhões de trabalhadores. Isso equivale a 20,5% da força de trabalho empregada no setor de serviços privados não financeiros.’ Pesquisa realizada pela CNT - Confederação Nacional dos Transportes - revela que, no setor rodoviário, 71,5% das empresas citam a escassez de mão-de-obra como principal problema do setor. Outros 19,4% destacam a

falta de experiência dos candidatos. Segundo 17,9% o alto custo da mão-de-obra constitui barreira à contratação; 13,9% dizem que faltam cursos de treinamento; enquanto 16,7% reclamam dos elevados encargos sociais. Em pesquisa realizada no final do ano passado, a NTC&Logística perguntou aos transportadores o que pode limitar o crescimento da empresa em 2014. Nada menos que 29,5% apontaram como principal problema a falta de mão de obra, em especial de motoristas e ajudantes (tabela 1). Note-se que a falta de motoristas e ajudantes aparece à frente até do grave problema das deficiências de infraestrutura.

Tabela 1 - O que pode limitar o crescimento da sua empresa em 2014?	
Fator	%
Nada	2,3
Falta de veículos e equipamentos	5,3
Acesso ao capital	5,9
Falta de mão de obra (motoristas e ajudantes)	29,5
Infraestrutura	9,8
Piora do mercado	3,8
Outros fatores	5,3

Faltam 106 mil profissionais

Pesquisa realizada pela NTC&Logística em abril deste ano com 143 empresas de transportes revela que o ganho médio de um motorista urbano, incluindo vale-refeição, plano de saúde e seguro de vida chega a R\$ 2.213,79. Para o condutor rodoviário este valor sobe para R\$ 3.010,71. O principal obstáculo apontado para a dificuldade de se contratar motoristas foi a severidade e as dificuldades da profissão. Esta severidade pode ser traduzida pelas longas jornadas de trabalho, quase sempre longe da família, as estradas ruins e o medo de acidentes e assaltos. Constatou-se também que o déficit médio de motoristas chega a 12,1% da frota das empresas. Como existem hoje, segundo a ANTT, 675.086 veículos automotores nas mãos das empresas e admitindo-se que cada caminhão tenha um único motorista, chega-se a um déficit total de cerca de 82 motoristas (tabela 2). No entanto, a tendência hoje é de se utilizar mais de um motorista por veículo, não apenas para atender à legislação (Lei 12.619/2012), como também para otimizar a produtividade do veículo. Admitindo-se 1,3 motoristas por veículo o déficit sobe para cerca de 106.000 condutores.

Tabela 2 - Estimativa da falta de motoristas

Total de veículos de empresas ANTT	1.142.784
- Reboques ANTT	28.864
- Semirreboques ANTT	438.8934
Total de veículos automotores	675.086
Escassez de motoristas nas empresas	12,1%
Escassez para 1:1	81.685
Escassez para 1:1,3	106.191

Lei agravou escassez

A Lei nº 12.619/2012 agravou a escassez dos motoristas, pois limitou a jornada de trabalho dos motoristas empregados a dez horas diárias. Antes da Lei, vigorava o inciso I do artigo 62, da CLT, que dispensa o trabalho externo do controle de jornada. Um motorista com jornada de 24 dias por mês poderia trabalhar, por exemplo, 360 horas (quinze horas por dia). Depois da lei, esta jornada fica limitada a 240 horas. Resultado: Redução de 33,3% no número de viagens e aumento dos custos fixos por viagem. Com isso, os custos operacionais das empresas subiram substancialmente, especialmente nas distâncias curtas, nas quais o peso do salário (que compõe o custo fixo) é maior (tabela 3).

Tabela 3 - Impactos da lei 12.619 sobre os custos operacionais

Distância	M. curtas	Médias	Longas
Carga fracionada	9,51	14,08	14,01
Lotação	30,62	27,09	26,35
Contêineres	27,28	20,20	16,66
Internacional	40,65	36,72	29,32
Farmacêuticos	24,31	23,51	21,72

Tentativas de solução

Buscando amenizar o problema, a CNT está lançando o projeto Primeira Habilitação para o Transporte, que vai financiar a formação como motoristas de 50 mil jovens de baixa renda. O projeto, que será realizado pelo SEST/SENAT, prevê o custeio de todos os procedimentos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria B. Para a seleção dos jovens, o SEST/SENAT utilizará as suas unidades de atendimento, os sindicatos e as empresas de transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

Está prevista também a continuidade da formação desses jovens para atuarem como motoristas profissionais. Para isso, o SEST/SENAT oferecerá cursos de formação específica tanto para motoristas de ônibus como de caminhão, além de viabilizar a mudança de categoria da CNH (D ou E) dos participantes. O treinamento utilizará simuladores de direção de última geração e estará integrado ao Programa Trainee de Novos Motoristas e ao Programa de Formação de Novos Motoristas.

O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar) está recrutando motoristas colombianos. Muitos dutos de petróleo foram instalados na Colômbia e o produto deixou de ser transportado por caminhões, deixando a mão-de-obra disponível. Um instrutor colombiano veio fazer um curso de reciclagem de motoristas e, quando ele voltou ao país de origem, divulgou a oportunidade entre os colegas.

O Setcepar troca a carteira e faz todo o processo burocrático para legalizar a situação dos motoristas no país”, destaca. Eles também passam por um treinamento no sindicato, com orientações, por exemplo, sobre direção defensiva, legislação e primeiros socorros, além de aulas práticas com um caminhão, na região de Curitiba.

Impactos salariais

Nos últimos anos, os salários dos motoristas estão subindo acima da inflação. Em São Paulo, em maio de 2013, os aumentos foram de 10%, contra uma inflação na faixa de 6%. Em maio de 2014, o aumento, de 7,5%, foi também superior à inflação. Nos últimos nove anos, os salários paulistanos tiveram reajuste real acumulado de 20,16%, ou seja, aumento salarial acumulado de 106,91%, contra uma inflação oficial acumulada de 72,2%.

Para reter ou conquistar motoristas, as empresas precisarão oferecer cada vez melhores salários e mais benefícios.

Uma simples simulação mostra que o impacto desta tendência sobre os custos será grande e que as empresas precisam estar preparadas para enfrentá-la.

Admita-se que os salários reais dos motoristas subam 30% no longo prazo que os demais custos reais permaneçam constantes. Toma-se como base uma combinação de um cavalo mecânico de dois eixos tracionando carreta de três eixos, com custo fixo mensal de R\$ 14.900,00 e custo variável por quilômetro de R\$ 1,53. Como os encargos dobram o custo salarial, admita-se um salário médio de R\$ 6.000,00.

Obtêm-se, portanto, os dados da tabela 4.

Tabela 4 - Custos atuais e futuros		
Custos	Antes	Depois
Motorista e encargos (R\$/mês)	6.000,00	7.800,00
Custo fixo mensal (R\$)	14.900,00	16.700,00
Custo variável (R\$/km)	1,53	1,53

Os dados da tabela 5 refletem os custos mensais atuais, para 2.000 km (distâncias muito curtas), 6.000 km (médias) e 10.000 km (longas) mensais.

Tabela 5 - Custos mensais atuais			
Distâncias (km)	2.000	6.000	10,000
Custo fixo mensal (R\$)	14.900,00	14.900,00	14.900,00
Custo variável (R\$/km)	1,53	1,53	1,53
Custo variável mensal (R\$)	3.060,00	9.180,00	16.300,00
Custo total mensal (R\$)	17.960,00	24.080,00	31.200,00

Os dados da tabela 6 mostram os custos futuros para 2.000 km (distâncias muito curtas), 6.000 km (distâncias médias) e 10.000 km (distâncias longas) mensais.

Tabela 6 - Custos mensais futuros			
Distâncias (km)	2.000	6.000	10,000
Custo fixo mensal (R\$)	16.700,00	16.700,00	16.700,00
Custo variável (R\$/km)	1,53	1,53	1,53
Custo variável mensal (R\$)	3.060,00	9.180,00	16.300,00
Custo total mensal (R\$)	19.760,00	25.880,00	33.000,00

A tabela 7 reflete os aumentos de custos.

Tabela 7 - Aumentos de custos			
Distâncias (km)	2.000	6.000	10,000
Custo total atual (R\$/mês)	17.960,00	24.080,00	31.200,00
Custo total futuro (R\$/mês)	19.760,00	25.880,00	33.000,00
Aumento de custos (%)	10,0	7,5	5,4

Constata-se que o aumento de custos resultante da elevação dos salários dos motoristas é maior nas curtas distâncias (10,0%), reduzindo-se bastante na longa distância (5,4%). De qualquer maneira, as elevações de custos serão bastante significativas no futuro.

O autor é mestre em Engenharia de Transportes, diretor-técnico administrativo da NTC&Logística, membro da Câmara de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª. JARI do DER-SP. ■

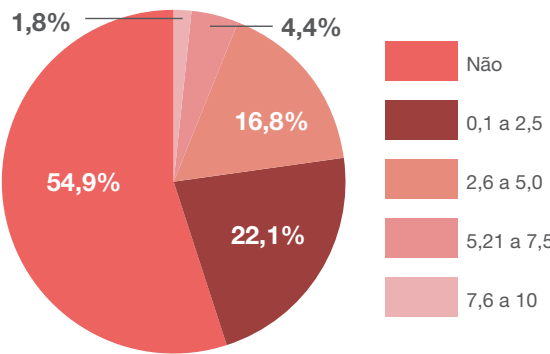
Norma Euro 5 elevou custos do transporte

Por Neuto Gonçalves dos Reis

Mais de dois anos e meio após a introdução da norma Proconve 7 no Brasil, constata-se que a propalada economia de combustível trazida pelos novos motores inexistente na prática, ou então é muito pequena.

Este é um dos resultados de um questionário aplicado pelo DECOPE/NTC&Logística em 113 empresas de transporte de cargas. Perguntadas se identificaram economia de combustível nos novos veículos Euro 5, nada menos que 62 empresas (54,9% da amostra) responderam que não houve economia. Outras 25 (22,1%) vislumbram redução de consumo entre 0,1% e 2,5%, enquanto 19 (16,8%) citam economia entre 2,6% e 5,0%. Apenas 5 (4,4%) constatarem economia entre 5,1% e 7,5% e somente duas (1,8%) tiveram redução de 7,6% a 10%.

Identificou economia de combustível?

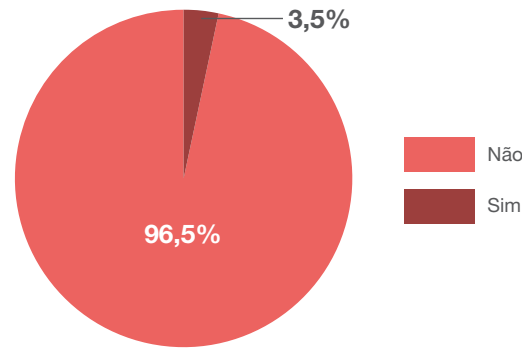


O mau resultado pode estar sendo influenciado pelas dificuldades das empresas em controlar seus custos ou mesmo pelo temor de que a redução possa servir de pretexto para pedido de desconto nos fretes pelos embarcadores. De qualquer maneira, feita a média da economia, constata-se que ela não passa de 1,35%.

Custo absorvido

Segundo 109 empresas (96,5%), esta economia não foi suficiente para compensar os aumentos de preços trazidos pelas elevações dos preços dos caminhões e do óleo diesel com menor teor de enxofre, além da introdução do Arla 32.

A economia compensou os aumentos dos demais custos?



O pior é que, devido às dificuldades de mercado, 72 empresas (67,3%) tiveram de absorver totalmente este ônus. Outras 34 (30,1%) absorveram parcialmente os aumentos e apenas sete (6,2%) conseguiram repassar este custo ao mercado.

Conforme já era previsto, constatou-se antecipação de compras em 2011, por parte de 46 empresas (40,7%), assim como a postergação de compras em 2012 (ano de introdução da norma Euro 5) por parte de 43 empresas (38,1%). O resultado foi uma elevação das vendas de 157.694 unidades em 2010 para 172.902 unidades em 2011 e a queda do mercado para 134.745 unidades em 2013.

Problemas de suprimento

Também, como era previsto, houve problemas de suprimento do diesel S50 e de Arla 32 no ano de 2012. Dezesseis empresas (14,2%) acusaram falta de diesel durante o período de introdução da Euro 5, enquanto outras 39 (34,5%) registraram falta apenas pontual.

Em menor escala, problema se repetiu com o Arla 32. Onze empresas (9,7%) disseram que houve falta, enquanto 30 (26,6%) acusaram falta pontual.

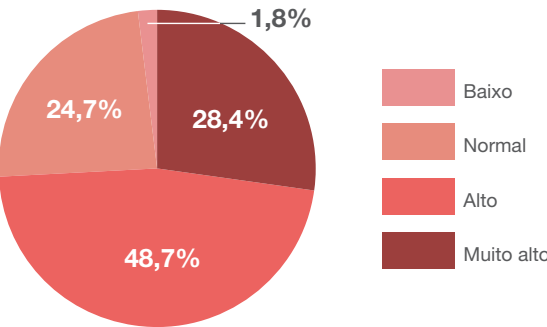
Hoje este cenário está bastante amenizado. Só oito empresas (7%) responderam que a falta de diesel continua sendo problema, enquanto nove (8%) dizem que continua sendo problema em parte dos postos.

No caso do Arla 32, a falta total foi denunciada por apenas três empresas (2,7%) e a falta parcial por outras três (2,7%).

Arla caro

O elevado preço do Arla 32 foi um grande problema inicial, que persiste até hoje, mesmo em menor escala. Setenta e cinco empresas (66,4%) informaram que o preço do Arla era muito alto. Outras 33 (29,2%) disseram que era alto. Apenas cinco (4,4%) encontraram Arla a preço normal ou baixo.

Como é o preço do Arla 32 hoje?



Hoje, 28 empresas (24,8%) consideram o preço do Arla muito alto, 55 (48,7%), alto, enquanto 28 (24,7%) dizem que é normal e 2 (1,8%) que é baixo. Em 98 empresas (78,8%) os motoristas não passaram por treinamento antes de operar o caminhão Euro 5. Por isso, houve algum tipo de rejeição à nova tecnologia em 34 empresas (30%).

Setenta empresas (61,9%) não receberam treinamento das montadoras, distribuidoras de combustível ou de Arla sobre a Euro 5.

Cinquenta e duas empresas (46,0%) conseguiram operar os veículos Euro 5 com normalidade em até três meses. Outras 27 (23,9%) levaram até seis meses, enquanto 18 (15,9%) precisaram de até um ano, 15 (13,3%) de um a dois anos e uma (0,9%) levou mais de dois anos.

A maioria dos transportadores (65 empresas ou 57,5%) acredita que a população brasileira não reconhece o avanço ambiental trazido pelos caminhões Euro 5. Apenas quatro empresas (3,5%) acreditam neste reconhecimento, enquanto 44 (39%) acreditam que há reconhecimento parcial.

Quanto à introdução do Euro 6, 47 empresas (41,6%) acham que isso pode ser feito nos próximos três anos; 33 (29,2%) em até seis anos; 18 (15,9%) em mais de seis anos e 15 (13,3%) que não deveria ser introduzido.

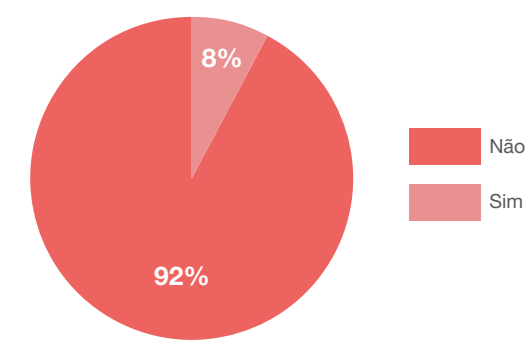
Sessenta e uma empresas (54%) consideram que a introdução do Euro 6 terá as mesmas dificuldades do Euro 5. Outras 33 (29,2%) acham que as dificuldades serão menores e apenas 19 (16,8%) que as dificuldades serão maiores.

Isso é explicável pelo fato de que já existem o combustível, o Arla 32 e as tecnologias (EGR e SCR) que deverão ser combinadas para atender às especificações da Euro 6.

Emulador do Arla

Quarenta empresas (35,4%) têm conhecimento de algum tipo de ação para desabilitar o sistema de tratamento de gases de escape. Mas apenas nove (8%) pretendem instalar tal sistema. Apenas dez empresas (8,8%) sabem de alguma ação por parte do governo para coibir tal prática.

Pretende desabilitar o Arla 32?



Prática condenável

Entre os transportadores autônomos, a condenável prática desabilitar o sistema do ARLA 32 está bem mais disseminada do que nas empresas. Proliferam na Internet anúncios de sistemas emuladores do Arla 32, oferecidos a preços entre R\$ 400,00 e R\$ 600,00. Consultando-se sites que tratam do assunto, nota-se uma grande revolta dos carreteiros e pequenas empresas com o obrigatoriedade de usar o Arla 32 e com a ausência de incentivos oficiais ao uso dos caminhões Euro 5. “Não era para cobrar imposto nenhum sobre essa porcaria de ARLA e ter desconto no diesel S10, mas não: aqui tudo é ao contrario. Um caminhão velho polui e paga menos e os novos são todos mais caros. Resumindo, tem que isolar essa porcaria mesmo, pois nós, proprietários de caminhões Euro 5 não somos compensados em nada”, diz um dos participantes do blog.

“Eu já isolei o Arla do meu Volvo e passei o maçarico no catalisador, arrancando a tela da entrada e da saída. Ganhou potencia e economia. Só pra realçar: esqueci de enfiar a Dilma e o Lula dentro e soldar de novo”, diz outro manifestante. Há outras manifestações na mesma linha: “Eu tenho 10 caminhões, 5 Volvo e 5 Scania removi o Arla de todos. A economia é muito grande. Quanto ao catalisador entupir, é só andar 200 km por semana com o Arla ligado que nunca vai entupir.” “Tem um fusível que pode ser retirado e desligar o sistema de Arla 32. Vocês podem retirá-lo e seguir viagem e, ao notar alguma perda de potencia, coloquem o fusível de volta e desliguem a chave geral do veículo por uns 20 segundos, e religuem. Rodem uns 100 km, verifique se a potencia do carro voltou e retirem o fusível novamente. Façam o teste.” “Gostaria de informar que todos os problemas tais como arla32, valvula EGR, DPF (filtro de partículas) podem ser solucionados com apenas uma reprogramação eletrônica na central. Somos especialistas. Mais informações pelo e-mail info@savedo.es” “Tenho um amigo que fez a modificação eletrônica para eliminar o Arla numa empresa alemã que também está no Brasil, e na Espanha e se chama bhp motorsport. info@bhp-chiptuning.es” É possível encontrar também uma oportuna advertência do IBAMA sobre tal prática: “O Ibama alerta os proprietários de veículos movidos a óleo diesel fabricados a partir de 2012, (...) com a tecnologia SCR, que modificações (...) que visem a enganar o sistema de controle de emissões, para a não utilização do ARLA 32, certamente causarão problemas técnicos aos veículos, que, por sua vez, trarão prejuízos financeiros futuros, além de configurarem ilícito

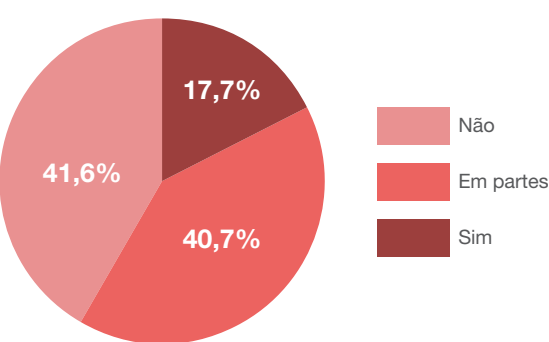
ambiental, tanto para quem vende/executa a instalação quanto para o proprietário do veículo, passível de multa que pode chegar a R\$50 milhões.”

Combustíveis alternativos

Nota-se pouco interesse das transportadoras pelo uso de combustíveis alternativos. Apenas três (21,75) já testaram o uso de GNV, uma com resultado satisfatório e duas com resultado insatisfatório. Apenas uma (0,9%) testou diesel de cana e o resultado foi satisfatório. Trinta (26,5%) declararam ter testado o biodiesel, sendo sete (6,2%) com resultado satisfatório, cinco (4,4%) com resultado insatisfatório e 18 (16,2%) com resultados inconclusivos. É possível, no entanto, que alguns tenham considerado como teste a adição obrigatória de 6% do biodiesel ao diesel. Quarenta e sete (41,6%) não vê possibilidade de algum tipo de combustível alternativo substituir o diesel nos próximos dez anos. Mas, 46

(40,7%) acreditam que esta substituição será parcial, enquanto 20 (17,7%) acham que a substituição será.

Vê possibilidade de um combustível alternativo substituir o diesel em 10 anos



O autor é diretor técnico executivo da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª JARI do DER de São Paulo. ■



Participação do Combustível nas atividades do TRC

Por Eng. Antônio Lauro Valdívila Neto

Para a realização deste tipo de análise, é necessário que se conheça em detalhes: a operação de transporte, a carga transportada, as composições veiculares utilizadas no transporte, as condições de operação, o preço dos insumos, entre outros.

Este estudo demonstra a participação do insumo combustível nas operações de transportes rodoviário de cargas. Para tal, serão detalhados os seguintes pontos:

- A operação de transporte rodoviário de carga;
- A carga transportada;
- As composições utilizadas no transporte;
- As Condições de Operação;
- O sistema de custeio;
- Demonstrativo econômico das operações-padrão relevantes.

Destaca-se que os fatores que contribuem de forma significativa ao consumo de combustível são a quilometragem rodada, o preço e o consumo de combustível pelo veículo. Assim, neste trabalho, serão considerados os elementos que impactam de forma preponderante em um destes três fatores.

A Operação de transporte

A operação de transporte rodoviário de carga, em geral, engloba quatro fases (figura 1):

Figura 1



- 1ª Carregamento da carga na origem(ns);
2ª O transporte propriamente dito;
3ª Descarga da carga em seu destino(s);

4ª Retorno para a base.

As operações de transportes são executadas basicamente entre cidades (transporte rodoviário) ou dentro das cidades (transporte urbano), e até mesmo englobando as duas modalidades. Neste trabalho, foram selecionados exemplos que contemplam a maioria das situações. Destaque-se, no entanto, que o transporte rodoviário de carga tem inúmeras condições de operações e sofre influência de vários fatores. Alguns destes estão sob a gestão dos operadores de transporte (transportadores), outros a cargo dos embarcadores (donos da carga), dos fornecedores (fabricantes e fornecedores de insumos) e também de todas as instâncias governamentais.

A Carga transportada

Pode-se agrupar as cargas transportadas em duas classes:

- Cargas Lotação: quando é carregada em um único cliente e/ou entregue em único destino;
- Cargas Fracionadas: são mercadorias de vários embarcadores para vários destinatários.

Dentro destas classes, inserem-se os vários tipos de cargas: líquidas, secas, containerizadas, frigoríficas, químicas, agrícolas, geral, etc.

De forma geral, o peso da carga transportada varia de acordo com a composição veicular, podendo variar entre 1.000 e 50.000 kg, sendo que em grande parte das viagens com carga tipo lotação seu peso beira o limite legal.

As composições utilizadas

Para atender a demanda do mercado de

transporte rodoviário de carga, as montadoras e a legislação oferecem uma vasta gama de modelos e tipos de veículos e implementos. As resoluções do CONTRAN 210/06, 211/07 e 258/07, bem como a portaria DENATRAN 63/09, regulamentam as composições veiculares, assim como o peso da carga e a distribuição desta na carroceria.

No tocante ao consumo, o tipo de carga não tem influência, mas seu peso sim. Ou seja, cargas mais pesadas fazem o veículo consumir mais combustível, e vice-versa. Apesar disso, sua influência é significativa, mas não é preponderante: a diferença gira em torno de 5%.

Tipo/categoria do veículo

Em virtude de o consumo de combustível variar muito entre os tipos de veículos comerciais, assim como a composição dos demais valores de custo, este fato não pode ser ignorado nesta análise.

Entretanto, outros fatores também influenciam no consumo de combustível: trânsito, estado da via, relevo, qualidade da manutenção veicular, mas principalmente a habilidade do motorista em conduzir o veículo.

As Condições de operação

A forma como o transporte é feito define a quilometragem que o veículo alcançará ao final de um mês, por exemplo. Assim, são as condições impostas à operação o que mais impacta no consumo de combustível e, consequentemente, na sua participação no custo total da operação ao final de um período. São estes os fatores operacionais que alteram a produtividade da operação de transporte:

- Tempo de utilização do veículo no mês, definido pelos dias trabalhados no mês e as horas trabalhadas por dia;

- Tempo parado na carga e descarga, fiscalizações, filas, etc;
- Velocidade média operacional;
- Nas avaliações, será utilizada uma fórmula (figura 2), que permite variar as condições de operação e estimar a produtividade da operação por quilômetro rodado.

Figura 2

Produtividade do veículo = $\frac{\text{Horas trabalhadas por dia} \times \text{Horas trabalhadas por mês}}{\text{Percurso velocidade operacional} + \text{Tempo carga e descarga}} \times \text{Percurso}$ (km/mês)

Tempo em trânsito

Preço dos insumos

O preço dos insumos consumidos na atividade de transporte também é um fator que influencia a participação relativa de cada um. Só no preço do diesel encontra-se variação de valor no território brasileiro que vai, segundo a ANP-Agência Nacional de Petróleo, em outubro de 2014, de R\$ 2,426 o litro no Estado da Paraíba a R\$ 3,023 no Acre, uma diferença de 24,6%.

O sistema de custeio

Os custos de uma empresa de transporte rodoviário de carga são compostos de duas parcelas principais: o custo operacional e o custo administrativo.

O custo administrativo corresponde a despesas indiretas, que não estão ligadas à operação de transporte. Participam deste custo a parcela relativa ao salário e os encargos sociais de pessoal não envolvido na operação dos veículos. Como exemplo, pode-se citar o pessoal de escritório, terminais, diretores, etc., além de todas as despesas que não estão ligadas ao veículo de transporte.

Os custos operacionais ou diretos são custos

ligados ao veículo, e estão relacionados ao custo de transporte de carga entre dois pontos. Tais custos são compostos por duas parcelas:

- Custos fixos: correspondem às despesas operacionais do veículo que não variam de acordo com a distância percorrida, isto é, continuam existindo mesmo com o veículo parado. Estes custos são apurados, normalmente, por mês.
- Custos variáveis: correspondem àqueles custos que variam de acordo com a distância percorrida pelo veículo. Ou seja, os custos inexistem caso o veículo permaneça parado. Estes custos são calculados e expressos por quilômetro.

Os custos operacionais de um veículo são representados pela planilha de custo operacional.

Para efeito de análise, foi dois tipos de veículos: um de pequeno e um de grande porte.

A escolha de um caminhão de pequeno porte, categoria leve, com carroceria aberta para carga

seca, busca para exemplificar as operações urbanas, onde predomina este tipo de veículo. Sua média de rendimento de combustível é uma das mais altas entre os veículos comerciais.

- Média de rendimento de 6,5 km/l. Trabalha-se também com um conjunto de cavalo mecânico 6x4 tracionando um semirreboque de 7 eixos graneleiro. Esta é a maior composição veicular que pode circular nas vias públicas sem necessidade de AET - Autorização Especial de Transporte.

- Média de rendimento de 1,9 km/l. Preço médio do combustível: Devido à variação de preços, serão feitas simulações com os valores mínimo e máximo do litro do diesel da pesquisa feita pela Agência Nacional de Petróleo-ANP.

Planilha calculada

A partir daí, foram montadas planilhas com os dados apurados (tabela 1).

Tabela 1 - Planilha de Custos Operacionais dos Veículos				
Preços apurados para:	Caminhão 3/4		Cj CM 6x4 SR 7 Eixos	
	mínimo	máximo	mínimo	máximo
Custo fixo mensal (R\$)	5.549,19	5.549,19	13.509,56	13.509,56
Custo variável (R\$/km)	476,53	476,53	1.942,50	1.942,50
Custo variável mensal (R\$)	973,96	973,96	2.625,00	2.625,00
Custo total mensal (R\$)	108,05	108,05	400,00	400,00
Seguro do Veículo	180,08	180,08	666,67	666,67
Lavagem e Lubrificação	120,00	120,00	300,00	300,00
Preços fixos mensais - sem tripulação	1.858,61	1.858,61	5.934,17	5.934,17
b - Custo do Motorista (até 10 h/dia)	2.723,36	2.723,36	4.487,27	4.487,27
Despesas administrativas - diretas/veículo	967,22	967,22	3.088,12	3.088,12
Custos Variáveis por Km	0,6200	0,7118	1,7880	2,1028
Manutenção	0,2004	0,2004	0,2738	0,2738
Combustível	0,3732	0,4651	1,2768	1,5911
Óleo de Motor	0,0011	0,0011	0,0001	0,0007
Pneus	0,0453	0,0453	0,2373	0,2373

O comportamento dos custos

Nota-se que os custos apresentados na planilha têm unidades diferentes: os fixos se referem a custos mensais e os variáveis são por quilômetro. Portanto, para que se possam somar os dois e ter o custo total operacional é preciso igualar as unidades, assim:

FIXO -> custo/km: deve-se dividir o valor mensal pela quilometragem rodada pelo(s) veículo(s) durante o mês, “transformando” o custo fixo mensal em custo fixo por quilômetro;

Custo/km -> FIXO: neste caso, multiplica-se o custo por quilômetro pela quilometragem rodada por mês, e, assim, obtém-se o custo total por quilômetro no mês.

Desta forma, há dois custos totais operacionais: um por quilômetro

$$C_{km} = \frac{CF}{km} + CV$$

outro mensal.

$$C_{mês} = CV \cdot km + CF$$

O fato de as duas parcelas terem comportamentos distintos torna a apuração do custo total de uma operação de transporte rodoviário dependente da quilometragem rodada pelo(s) veículo(s).

Nos casos em que o objetivo é saber qual a participação de um dos componentes envolvidos no custo ou na receita total, constata-se que esta participação varia em função da quilometragem rodada pelo(s) veículo(s). Ou seja, quando se roda muito em uma operação em determinado mês ou período, os custos variáveis têm maior influência. Do mesmo modo, quando a quilometragem rodada é baixa, são os custos fixos que acabam tendo maior participação.

O raciocínio vale, como não poderia deixar de ser, também para o custo de combustível em

questão, pois este é indiscutivelmente o maior custo variável de um veículo. Neste caso, sua representação situa-se entre 60% e 76% (Figuras 3, 4 e 5). Entretanto, a sua participação no custo total da operação, ainda vai depender, como já foi demonstrado, da quilometragem rodada no mês ou período. Na verdade, este é o principal fator que explica as variações na participação do combustível no custo total das empresas de transporte rodoviário de carga ou de determinadas operações.

Figura 3

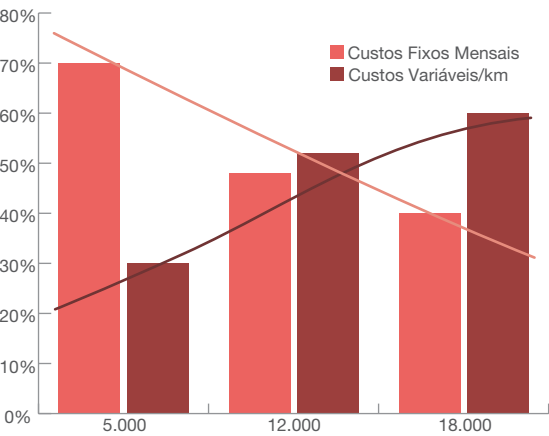


Figura 4

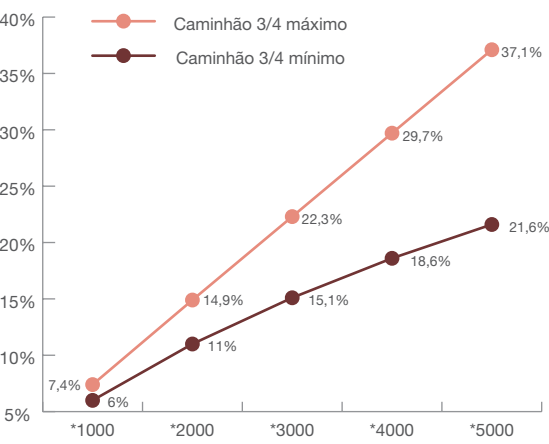
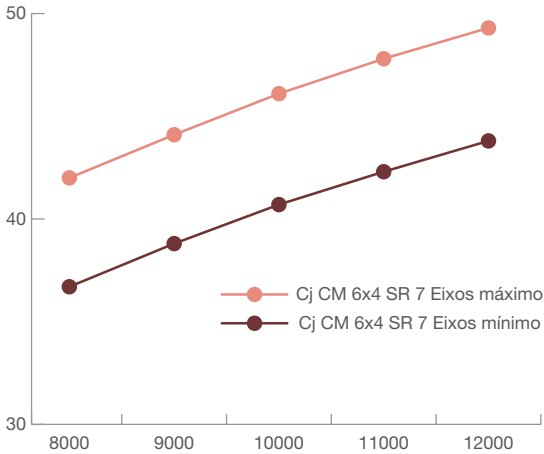


Figura 5



Contudo, quando o cálculo de participação é feito em relação à receita, além da influência da quilometragem também se tem a variação da receita, pois pode-se ter veículos rodando sem carga – retornos e deslocamentos vazios sem remuneração – consumindo combustível, mas sem produzir renda. Neste caso, a parcela referente ao gasto com combustível deve subir. Evidentemente, há outros fatores que influenciam na quilometragem rodada de um veículo de transporte e, conseqüentemente, no percentual de participação dos insumos. São eles:

- Dias úteis do mês;
- Trânsito (velocidade);
- Clima (chuvas);
- Restrições à circulação dos veículos comerciais em estradas e áreas urbanas;
- Manutenção veicular (quebras e paradas);
- Desvios;
- Tempo de carga e descarga;
- Entre outros.

Custos indiretos

Apesar de a relação das despesas administrativas em uma empresa de transporte rodoviário de carga ser extensa, não representam muito. A

participação na receita destas empresas varia em função do tipo de operação/carga. Assim, no transporte de cargas fracionadas, giram em torno de 30% a 40%. Já no transporte de carga lotação, esta participação fica entre 6% e 15%.

Outras variáveis

Além dos custos diretos e indiretos, participam da composição do faturamento os gastos com impostos e a margem de lucro.

Como demonstrado, os custos com combustível nas operações em que se roda muito são de fato os maiores. Outro exemplo da relevância do diesel pode ser verificado nas operações rodoviárias em que se utiliza mais de um motorista, e os veículos chegam a rodar quase 40 mil quilômetros mensais. Neste caso, o custo com combustível pode chegar a ser mais da metade de tudo o que a empresa de transporte de carga ou passageiro fatura ou gasta.

Em outras, como nas operações urbanas, em cidades, o veículo acaba rodando pouco, em virtude da baixa velocidade desenvolvida e do tempo gasto parado nas operações de carga e descarga, sem contar as restrições a circulação de veículos comerciais em determinadas áreas da cidade. Nestas operações a participação dos custos variáveis, inclusive dos combustíveis, é pouco representativa. Representa de 5% a 25% dos custos operacionais totais.

Conclui-se disto que não dá para determinar qual é a participação de um insumo do transporte rodoviário sem que se conheçam as condições de operação, em especial a quilometragem rodada pelo veículo.

Especialista em transportes; Engenheiro de Transportes, pós-graduado e Mestre em Administração de Empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas – NTC. ■

Noma do Brasil, eleita pelo 2º ano consecutivo a Marca Mais Desejada.

Em recente pesquisa realizada pela Fenabreve, a Noma do Brasil foi reeleita a marca mais desejada no ramo de implementos rodoviários. A todos os distribuidores e parceiros, o nosso muito obrigado.



Cinto de segurança salva vidas.



Fundada no ano de 1967, em Maringá (PR) a Noma é uma das maiores fabricantes de implementos rodoviários da América do Sul, reconhecida por oferecer os implementos mais leves e robustos do mercado. A empresa, 100% brasileira, possui uma das mais qualificadas redes de distribuição do setor, com 45 lojas em todo o país.



0800 704 4083 | noma.com.br

NTC&Logística

NTC&Logística
Retrospectiva 2014

FENATRAN
Destaque no Centro-Oeste





NTC&Logística: o caminho certo para o transporte de cargas

Por Katia Rocha

O ano de 2014, apesar de atípico graças a Copa do Mundo no Brasil e as eleições presidenciais, foi de grande movimentação para a equipe da NTC&Logística. Sob a presidência de José Hélio Fernandes, que tomou posse em 1º de Janeiro de 2014, a NTC dedicou seu ano para produzir e disseminar informações e ferramentas relevantes para o desenvolvimento do TRC.

À luz do lema “Atitude e Gestão”, instituído pelo próprio Presidente, a NTC focou suas atividades em temáticas que evidenciam a importância da manutenção de sistemas de gestão atualizados e otimizados para garantir o sucesso e a durabilidade dos negócios em transporte.

Para isso, os departamentos técnicos da NTC elaboraram estudos e pesquisas que são verdadeiras ferramentas para a estabilidade da saúde financeira, operacional e jurídica das empresas de transporte de cargas.

Na área econômica, destacamos o lançamento da edição atualizada e revisada do Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços do TRC; instrumento ideal para compreender a forma adequada e técnica dos componentes que integram o custo do frete, o que ajuda a balizar as finanças de empresas de transporte. Na área internacional, a Compilação das resoluções sobre Inspeção Veicular é um documento que auxilia as empresas a manterem as regras do transporte internacional de cargas em dia; o que evita prejuízo com multas.

Já na área de segurança, o ano iniciou com motivos para comemorar. No dia 17 de janeiro, o Governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, sancionou na casa do transporte de cargas em São Paulo, o Palácio dos Transportes, sede da NTC e de outras entidades importantes do setor, como FETCESP, SETCESP e outras -; a Lei 15.315 que combate a receptação de cargas roubadas. Uma grande vitória para um setor que sofre com alarmantes índices de

roubo de cargas que geram altos custos de gerenciamento de risco.

No que diz respeito a área jurídica e de representatividade, a NTC marcou presença nos mais importantes fóruns de discussão e debates ligados ao TRC. Sejam audiências públicas, grupos de trabalho, representação em conselhos públicos, reuniões com parlamentares e órgãos públicos, a NTC esteve presente em todas as casas ligadas ao transporte de cargas. Como fruto deste trabalho pudemos ver a desoneração da folha de pagamento se tornar uma realidade permanente, conseguir uma linha de refinanciamento junto ao BNDES e manter a discussão sobre a adequação da Lei 12.619. Pleitos como estes muitas vezes são provenientes das discussões e encontros promovidos pelas Câmaras Técnicas e Comissões; que veem cumprindo seus objetivos discutindo demandas comuns as especialidades e propondo novos pleitos e soluções.

Para disseminar todo o conteúdo produzido pela equipe técnica, a NTC promoveu mais de 20 eventos ao longo do ano nos quatro cantos do País. Neste ano, pudemos ver o Seminário Itinerante completar dez anos; retomar a discussão tarifária através do CONET, sinônimo de trabalhos técnicos de qualidade e debate inteligente; e efetivar um evento totalmente voltado para a sustentabilidade no transporte de cargas. Além destes, a NTC promoveu o tradicional Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas no Congresso Nacional em Brasília, o Encontro Nacional Com Jovem na Ilha de Comandatuba e a FENATRAN Centro-Oeste, em Goiania.

Em busca de ampliar o alcance de seu conteúdo, a NTC reformulou seu portal na internet e lançou dois novos portais, o Portal NTC, de caráter informativo e institucional, e o NTC TEC, portal exclusivo de conteúdo técnico (www.ntc.org.br).

2013

03 de dezembro - São Paulo / SP

XVI Prêmio NTC Fornecedores do Transporte

A entrega da 16ª edição do Prêmio NTC Fornecedores do Transporte encerrou as comemorações dos 50 anos da entidade. A noite foi marcada pela transmissão simbólica da presidência da Associação, que passou de Flávio Benatti, desde 2008 no cargo, para José Hélio Fernandes.



O anúncio dos ganhadores foram feitos por Flávio Benatti e José Hélio Fernandes. Os agraciados da edição de 2013 foram:

Fornecedor do Ano: Petrobras Distribuidora

Montadora de Caminhões Pesados: Volvo

Rastreador Eletrônico: Sascar

Montadora de Veículos Utilitários: Volkswagen

Montadora de Caminhões Médios e Semi-pesados: Mercedes-Benz

Fabricante de Carrocerias ou Implementos: Randon

Rede Distribuidora de Combustível: Petrobras

Fabricante de Pneus: Michelin

Fabricante de Banda de Rodagem e Tecnologia para Recuperação de Pneus:

Bridgestone Bandag

Corretora de Seguros de Carga: Pamcary

Óleo Lubrificante: Lubrax Petrobras

Montadora de veículos semileves e leves: Volkswagen

Concessionária de Rodovias: CCR AutoBan

2014

15 de janeiro - São Paulo / SP

NTC participa da Reunião do GT Suspensão, na ANFIR

17 de janeiro
São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica de Agroquímico Embalado

21 de janeiro - São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica de Carga Fracionada

17 de janeiro - São Paulo/SP

Sancionada a Lei nº 15.315 que combate a receptação de cargas roubadas

O Governador Geraldo Alckmin sancionou a referida Lei, no Palácio dos Transportes, sede da NTC em São Paulo, ao lado de Flávio Benatti, presidente da Fetcesp, Fernando Grella, secretário de Segurança Pública do Estado de São Paulo, Felipe Du Chateau, secretário de Estado Adjunto da Fazenda, Manoel de Souza Lima, presidente do Setcesp, José Hélio Fernandez, presidente da NTC&Logística, e diante da plateia composta pelos presidentes das entidades e empresários do setor de transporte, que cassa o registro no Cadastro do ICMS das empresas envolvidas na receptação de cargas roubadas ou furtadas.



29 de janeiro - São Paulo / SP

NTC participa da Reunião do GT Suspensão, na ANFIR

06 de fevereiro - São Paulo / SP

Participação na reunião sobre Portaria 63/09, na ANFIR

11 de fevereiro
São Paulo / SP

Reunião da Comissão de Assuntos Jurídicos - COMJUR

13 de fevereiro - São Paulo / SP

NTC ministra palestra sobre custos e tarifas em transportadora

14 de fevereiro
São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica do Transporte da Amazônia

17 de fevereiro
São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica de Transportes de Produtos Farmacêuticos

19 de fevereiro - São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Químicos e Agroquímicos Embalados

20 de fevereiro - São Paulo / SP

Reunião de Diretoria NTC

27 de fevereiro - São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica do Transporte da Amazônia

13 de março - São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica da Cadeia do Frio

13 de março - São Paulo / SP

Participação com a palestra Noções Básicas de Cálculo de Frete na Reunião de Diretoria Adjunta das Micros e Pequenas Empresas do TRC do SETCESP

14 de março - Belo Horizonte / MG

Realização de palestra sobre Custos e Tarifas no SETCEMG

18 de março - São Paulo / SP

Reunião da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Químicos e Agroquímicos Embalados

18 de março - Brasília / DF

Reunião da Câmara Técnica do Transporte Rodoviário do Agronegócio

Participação do Presidente da NTC, José Hélio Fernandes e lideranças ligadas ao agronegócio na sede da NTC em Brasília.




19 de março - São Paulo / SP
Participação da Reunião do Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes - CEDATT, no Palácio do Governo

20 de março - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Granéis e Sólidos

20 de março - São Paulo / SP
Reunião de Diretoria NTC

25 de março - Cuiabá / MT
Seminário Itinerante NTC | ComJovem



SISCOSERV
WORKSHOP INTERNACIONAL

20 de março - São Paulo / SP
Seminário SISCOSERV

Este seminário teve como objetivo esclarecer as dúvidas sobre o Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços Intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio. O palestrante Arthur Pimentel, da A&P Consultoria e Participações, explicou aos participantes sobre o que é obrigatório cadastrar no Siscoserv e como fazer, bem como as mudanças das normas, válidas desde o dia 1 de janeiro de 2014 e publicada na 8ª edição do manual do sistema.

27 de março - São Paulo / SP
Participação no Workshop Tecnologia de Segurança - SETCESP

28 de março - São Paulo / SP
Participação no encontro da Câmara de Logística Integrada na CNC

01 de abril - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica do Transporte da Amazônia

03 de abril - São Paulo / SP
Participação no Workshop Alumínio no Transporte Rodoviário de Cargas realizado na ExpoAluminio

01 a 03 de abril - São Paulo / SP
Participação na Intermodal South America - Feira Internacional de Logística, Transporte de Cargas e Comércio Exterior



02 a 04 de abril - Genebra / Suíça
Participação da NTC na Assembleia Geral da IRU (International Road Union) e na 21ª

Assembleia Geral Ordinária da Câmara Interamericana de Transportes – CIT.

03 de abril - Maringá / PR
Seminário Itinerante NTC | ComJovem



Atitude e Gestão

Em busca de trazer mais subsídios para a gestão de negócios em transportes e alertar para a necessidade de uma atitude proativa para enfrentar as dificuldades de mercado, o Presidente da NTC, José Hélio Fernandes, lançou o lema Atitude e Gestão; mote de sua gestão nos próximos 3 anos. A primeira ação foi a realização do Seminário Raio X da Comercialização do Transporte no Brasil, exclusivo para transportadores, que falou sobre a comercialização e a defasagem das tarifas aplicadas no frete. Nesta ocasião, foi assinada uma parceria com a Fundação Dom Cabral, instituição renomada que é especializada em soluções educacionais para o desenvolvimento organizacional. Com esta parceria, a NTC passou a oferecer a seus associados condições especiais para o programa PAEX - Parceiros para a Excelência que visa a implementação de um modelo de gestão com foco em melhoria de resultados e aumento de competitividade.

**X Seminário
RAIO-X DA COMERCIALIZAÇÃO
DO TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL**

08 de abril - São Paulo / SP
Seminário Raio X da Comercialização do Transporte no Brasil

O evento Raio X da Comercialização do Transporte de Cargas no Brasil marcou o início da retomada da discussão a respeito das tarifas operadas no setor. Diante das dificuldades sofridas pelas empresas de transporte de cargas para a manutenção de fretes adequados às adversidades da operação, a NTC promoveu este debate para discutir novas fórmulas para a recuperação tarifária e comercialização justa no TRC.



10 de abril - Vitória / ES
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

15 de abril - Brasília / DF
**Reunião conjunta da Câmara
Técnica do Transporte Rodoviário do
Agronegócio e da Comissão de Assuntos
Jurídicos - COMJUR**



**IV CONGRESSO TÉCNICO
OLHAR EMPRESARIAL**

15 de abril - Brasília / DF
IV Congresso Técnico Comjovem - Olhar Empresarial

Sempre atenta ao futuro do TRC, a NTC promove este congresso com o objetivo de levar aos jovens empresários do TRC informações que possibilitem ampliar o nível de conhecimento técnico e a compreender a importância de sua participação política para seu desenvolvimento empresarial. Nesta 4ª edição, a NTC levou a Brasília cerca de 50 jovens, de todo o Brasil, para participarem deste encontro e, também, do XIV Seminário Brasileiro do TRC, onde puderam experienciar a atividade parlamentar e compreender sua seriedade para o dia a dia.



16 de abril - São Paulo / SP
Participação da Reunião do Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes - CEDATT, no Palácio do Governo

XIV SEMINÁRIO BRASILEIRO do transporte rodoviário de cargas



16 de abril - Brasília / DF XIV Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas na Câmara dos Deputados

De extrema importância para o TRC, o Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas é realizado em conjunto com a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Acontece nas dependências do Congresso Nacional e tem como objetivo debater, de forma produtiva, questões fundamentais para o desenvolvimento do País no que diz respeito ao transporte rodoviário de cargas.

Esta ocasião, única, reúne os maiores empresários do transporte de cargas, parlamentares e lideranças, sob o mesmo teto, para debater sobre o transporte de cargas e suas necessidades legislativas.

22 a 26 de abril - São Paulo / SP
Participação na VUC FAIR / PNEU SHOW 2014

23 de abril - São Paulo / SP
Reunião de Diretoria NTC na Pneu Show

28 de abril - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transportes de Produtos Farmacêuticos

08 de maio - São José do Rio Preto / SP
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

WORK SHOP CADEIA SUSTENTÁVEL O FOCO DO SÉCULO XXI

13 de maio - Uberlândia / MG Workshop Cadeia Sustentável

Frente a importância do tema: sustentabilidade, a NTC promoveu este evento que busca elucidar os avanços nos processos de gestão e acompanhamento das inovações tecnológicas no setor de transporte. Neste primeiro ano, o Workshop visitou 3 praças, e pode apresentar as operações sustentáveis nos processos de coleta, armazenamento, transferência e entrega, adequadas à legislação e desenvolvidas a partir de soluções criativas que garantem a segurança das instalações da empresa, dos funcionários e da população.



14 de maio - São Paulo / SP
NTC recebe a XIII Reunião Bilateral Brasil/Chile

15 de maio - Contagem / MG
NTC ministra palestra sobre custos e tarifas em transportadora

15 a 18 de maio - Águas de São Pedro / SP
Participação no XIII Congresso Paulista do TRC promovido pela FETCESP

21 de maio - São Paulo - SP
Reunião da Câmara Técnica de Granéis e Sólidos (Silo)

21 a 23 de maio - Manaus / AM
Participação na Transpoamazonia

22 de maio - Rio de Janeiro / RJ
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

23 de maio - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Químicos e Agroquímicos Embalados

26 de maio - São Paulo / SP
Participação da reunião do Instituto Procomex com presença Diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI e o Secretário da Receita Federal do Brasil.



27 de maio - Brasília / DF
Reunião no Palácio do Planalto
José Hélio Fernandes, Presidente da NTC, participa de reunião no Palácio do Planalto com a Presidenta Dilma Rousseff, o Ministro da Fazenda, Guido Mantega, e o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Mauro Borges. Na ocasião, a Presidenta anunciou que a desoneração da folha de pagamento para o TRC tem caráter definitivo.

29 de maio - Cuiabá / MT
Participação no Workshop Combate ao Crime de Roubo de Cargas

29 de maio - São Paulo / SP
Reunião de Diretoria NTC

05 de junho - Concórdia / SC
Reunião da Câmara Técnica da Cadeia do Frio
Reunião com a presença do presidente da NTC, Sr. José Hélio Fernandes, e as lideranças do setor de transporte e demais transportadores da cadeia frigorífica.



05 de junho - Cascavel / PR
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

11 de junho - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transportes de Produtos Farmacêuticos

13 de junho - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica do Transporte da Amazônia

25 de junho - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Químicos e Agroquímicos Embalados



30 de junho - São Paulo / SP
Participação da reunião sobre carroçarias, na ANFIR

30 de junho - Rio de Janeiro / RJ
Reunião com Diretoria do BNDES para refinanciamento das dívidas do setor.

31 de junho - Rio Verde / GO
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

02 de julho - São Paulo / SP
NTC participa da Reunião do GT Suspensão, na ANFIR



15 a 17 de julho - Porto Alegre / RS

Participação na TRANSPOSUL
Lançamento da Planilha Referencial de Custos para o Transporte de Cargas Secas Fracionadas 2014.

16 de julho - Porto alegre / RS
Reunião da Câmara Técnica do Transporte Rodoviário do Agronegócio

16 de julho - Porto alegre / RS
Reunião da Comissão de Assuntos Jurídicos - COMJUR

17 de julho - Recife / PE
Workshop Cadeia Sustentável

19 de julho
Reunião da Câmara Técnica de Granéis e Sólidos (Silo)

25 de julho - Porto Ferreira / SP
Participação no 1º Encontro Empresarial do Transporte Rodoviário de Cargas de Porto Ferreira e Região

31 de julho - Rio Verde / GO
Seminário Itinerante NTC | ComJovem
06 a 08 de agosto - Curitiba / PR
Participação na TRANSPORTAR 2014

07 de agosto - Campinas / SP
Workshop Cadeia Sustentável

11 de agosto - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transportes de Produtos Farmacêuticos



12 de agosto - São Paulo / SP
Seminário Produtos Perigosos - Incompatibilidade Química

Este Seminário teve como objetivo divulgar a Norma de Incompatibilidade Química no transporte de produtos perigosos e suas alterações. Com a casa cheia, Glória Benazzi, assessora da NTC, e Paulo de Tarso, da ABTLP, puderam expor as normas em vigor para o transporte de produtos perigosos.

14 à 17 de agosto - São Roque / SP
Participação no Encontro Regional ComJovem SP



19 de agosto - São Paulo / SP
Seminário eSOCIAL

Seminário explicativo sobre a nova forma de escrituração fiscal com representantes do Ministério do Trabalho e Emprego, Receita Federal e Ministério da Previdência Social.



20 de agosto - São Paulo / SP
Participação da reunião sobre carroçarias, na ANFIR

20 a 22 de agosto - Belo Horizonte / MG
Participação na MINASTRANSPO

28 de agosto - São Paulo / SP
Reunião de Diretoria NTC

28 de agosto - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Carga Fracionada

02 de setembro - Curitiba / SP
Participação no 11º Fórum SAE Brasil de Tecnologia de Motores Diesel

02 de setembro - Luis Eduardo Magalhães / BA
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

04 de setembro - São Paulo / SP
Reunião com ANTT

09 de setembro - Fortaleza / CE
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

CONET & MERCADO

CONFERÊNCIA NACIONAL DE ESTUDOS EM TRANSPORTE, TARIFAS E MERCADO

09 de setembro - Fortaleza / CE
CONET & Mercado – Conferência Nacional de Estudos em Transportes, Tarifas e Mercado



A marca CONET sempre foi sinônimo de trabalhos técnicos de qualidade e debate inteligente entre empresários de todo o Brasil e as lideranças do setor. Neste ano, o CONET voltou repaginado, em forma de Conferência Nacional, cujo objetivo primeiro é o de retomar a discussão tarifária, - à luz do lema Atitude e Gestão -; e das regras desse novo mercado que vem surpreendendo cada vez mais os transportadores. Nesta ocasião, tivemos o Lançamento do Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços do TRC; ótimo instrumento para balizar as finanças de empresas de transporte.

16 a 18 de setembro - São Paulo / SP
Participação na MOVIMAT / TRANSPORTE & LOGÍSTICA BRASIL / VUC EXPO

17 de setembro - São Paulo / SP
Reunião de Planejamento Estratégico - Programa PAEX | Fundação Dom Cabral

19 de setembro - São Paulo / SP
Participação na comemoração Dia Nacional do Transportador promovida pela FETCESP

25 de setembro - Belo Horizonte / MG
Reunião de Diretoria NTC

26 de setembro - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica do Transporte da Amazônia

30 de setembro - São Paulo / SP
Participação no curso Gestão de Pessoas - Fundação Dom Cabral

30 de setembro - São Paulo / SP
Participação no 28ª Sessão do Fórum Paulista do Transporte – Segurança Pública x Crime Organizado: Prejuízo no TRC promovido pelo SETCESP.

01 de outubro - São Paulo / SP
Participação no VII Encontro de Segurança da Região Sudeste



02 de outubro - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transportes de Produtos Farmacêuticos

03 de outubro - São Paulo / SP
Reunião de Planejamento Estratégico - Programa PAEX | Fundação Dom Cabral

FENATRAN

SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE CENTRO-OESTE

14 a 17 de outubro - Goiânia / GO
Participação na FENATRAN Centro-Oeste



15 de outubro - Goiânia / GO
Medalha de Mérito do Transporte NTC&Logística

A Medalha de Mérito do Transporte é uma honraria concedida desde 1984 àqueles que doam sua vida para o crescimento e melhoria do setor. Condecoração anual, nesta edição foi entregue em uma cerimônia realizada na FENATRAN Centro-Oeste.

Os homenageados foram:
 Antonio Jacarandá Gaspar de Oliveira, do SETCEPE (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado de Pernambuco);

ComJovem Nacional, da NTC;
 Henrique Zuppardo, da Megatranz Transportes;
 José Araújo Silva, o China, da UNICAM (União Nacional dos Caminhoneiros);
 Narciso Figueirôa Jr., assessor jurídico da NTC;
 Rivas Rezende da Costa, da Quick Logística;
 Roseli Correia de Amorim, secretária da presidência da NTC;
 Sérgio Luiz Malucelli, da FETRANSPAR (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná);
 Vanderlei Macris, Deputado Federal pelo PSDB.

15 de outubro - Goiânia / GO
Reunião da Câmara Técnica do Transporte Rodoviário do Agronegócio na FENATRAN CO

15 de outubro - Goiânia / GO
Reunião de Diretoria NTC na FENATRAN CO

16 de outubro - Goiânia / GO
Seminário O Impacto da legislação de Produtos Perigosos no Agronegócio na FENATRAN CO

16 de outubro - Goiânia / GO
Reunião da Câmara Técnica de Granéis e Sólidos (Silo) na FENATRAN CO

21 à 24 de outubro - Chapecó / SC
Participação na Logistique

23 de outubro - Chapecó / SC
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

23 de outubro - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Químicos e Agroquímicos Embalados

23 de outubro - São Paulo / SP
Reunião da Câmara Técnica da Cadeia do Frio

31 de outubro - João Pessoa / PA
Participação no IV Fórum de Transporte e Logística da Paraíba



Seminário Itinerante - 10 anos
Em 2014, o Seminário Itinerante, promovido pela NTC, completou 10 anos de existência. Ao longo destes anos, foram mais de 100 edições por todo o Brasil. Com o objetivo de promover a atualização técnica e fornecer oportunidades de negócios aos transportadores de diferentes regiões do

28 de outubro - Rondonópolis / MT
Seminário Itinerante NTC | ComJovem

País, a realização destes seminários foi uma oportunidade única de conhecimento e troca de informações com técnicos especializados e fornecedores do setor. Neste ano, visitou 11 praças nos quatro cantos do País e encerrou o ano, visitando a primeira praça: Rondonópolis.



06 a 09 de novembro - Ilha de Comandatuba / BA
VII Encontro Nacional - ComJovem

Encontro ComJovem
Em 2014, este tradicional encontro foi realizado na paradisíaca Ilha de Comandatuba na Bahia. Teve uma programação bem variada onde os presentes puderam discutir e expor temas relevantes ao setor, em meio ao agradável clima local. Entre as atrações tivemos: as comediantes do grupo As Olívias, Marianna Armellini e Cristiane Werson, fizeram uma apresentação de improviso, com muito humor a partir de temas ligados ao TRC; Heloisa Picos, da G&A Comunicação, que fez uma palestra sobre Etiqueta Corporativa, que teve como objetivo despertar a atenção dos participantes para o comportamento adequado em situações profissionais; uma gincana entre os participantes com o objetivo de impulsionar a integração e o trabalho em equipe; a palestra motivacional de Clóvis Barros Filho, que ressaltou a importância da felicidade no dia a dia e o talk show com Ricardo Boechat.



12 de novembro - Brasília / DF
Audiência Pública - Câmara dos Deputados

Lideranças do TRC participam de Audiência Pública sobre o Roubo de Cargas na Câmara dos Deputados, com a Comissão de Viação e Transportes



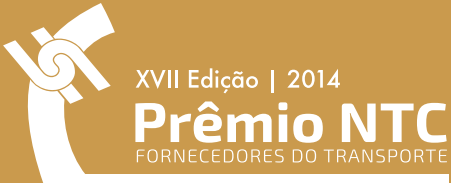
14 de novembro - São Paulo / SP
Reunião de Planejamento Estratégico - Programa PAEX | Fundação Dom Cabral

27 de novembro - São Paulo / SP
Reunião de Diretoria NTC

01 e 02 de dezembro - São Paulo / SP
Participação no curso Gestão de Projetos - Fundação Dom Cabral

03 de dezembro - São Paulo / SP
Reunião de Planejamento Estratégico - Programa PAEX | Fundação Dom Cabral

08 de dezembro - São Paulo / SP
XVII Prêmio NTC Fornecedores do Transporte



08 de dezembro - São Paulo / SP
Prêmio NTC Fornecedores do Transporte - Edição 2014

Embalado ao som do jazz dos anos 50, interpretado pelas talentosas Cluster Sisters, o XVII Prêmio NTC Fornecedores do Transporte foi marcado pelo anúncio da Grade de Eventos da NTC de 2015 e, pelo própria entrega do Prêmio. Nesta ocasião, também, foi anunciada a sede do Congresso NTC 2015 e VIII Encontro Nacional da ComJovem, Foz do Iguaçu. Os vencedores de 2014 foram:

- Montadora de Veículos Leves e Semileves: Mercedes-Benz
- Fabricante de Pneus: Michelin
- Montadora de Caminhões Médios e Semipesados: Mercedes-Benz
- Rede Distribuidora de Combustível: Petrobrás
- Montadora de Caminhões Pesados: Scania
- Fabricante de Óleo Lubrificante de Motor: Petrobrás
- Fabricante de Veículos Utilitários: Volkswagen
- Fabricante de Carrocerias e Implementos: Randon
- Banda de Rodagem e Tecnologia para Recuperação de Pneus: Vipal
- Corretora de Seguros de Carga: Pamcary
- Rastreador eletrônico: Autocrat
- Concessionárias de Rodovias: CCR Autoban
- Melhor Fornecedor do Ano: Pamcary

Centro-Oeste se destaca no TRC

Fenatran cria edição voltada à região e gera bons negócios



A região Centro-Oeste é uma das principais responsáveis pelo crescimento do país. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de 2002 a 2012, a participação do Centro-Oeste no Produto Interno Bruto (PIB) foi a que mais cresceu, de 8,8% para 9,8%. Com o objetivo de gerar ainda mais negócios para a região, a Fenatran – Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas – criou uma edição específica para o Centro-Oeste brasileiro. A primeira edição da Fenatran Centro-Oeste (CO) aconteceu em outubro deste ano e será realizada regularmente a cada dois anos, assim como a tradicional Fenatran, que acontece em São Paulo.

A Fenatran Centro-Oeste

A Fenatran CO ocorreu entre os dias 14 e 17 de

outubro, no Centro de Convenções de Goiânia. O evento foi uma iniciativa da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), em parceria com a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) e do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado de Goiás (Setceg), e contou com a realização da Reed Exhibitions Alcantara Machado. A cerimônia de abertura da Fenatran CO contou com a presença de várias autoridades, entre elas, o vice-governador do estado, José Eliton de Figueirêdo Júnior, que destacou a importância do setor de transporte de cargas para a região, principalmente para Goiás. “Sabemos que o segmento de transportes é um dos principais responsáveis pelo crescimento econômico de toda região Centro-Oeste”, afirmou Figueirêdo.

O presidente da NTC, José Hélio Fernandes, também comentou a importância da região que no primeiro trimestre de 2014 registrou um crescimento de 3,6%, contra apenas 0,2% do PIB nacional. “Cada vez que retornarmos, mais e mais a Fenatran vai crescer, assim como as possibilidades para compradores e vendedores. Aliás, esta é uma missão da NTC: aproximar transportadores e vendedores de modo a que, juntos, possam construir um transporte rodoviário de cargas cada vez mais saudável e próspero para todos”, explicou Fernandes.

O secretário de Segurança Pública e Justiça do Estado de Goiás, Joaquim Mesquita, o prefeito de Aparecida de Goiânia, Maguito Vilela, o presidente do Setceg (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Estado de Goiás), Paulo Afonso Rodrigues Lustosa, o presidente da Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), Alcides Geraldes Braga, e o presidente da Fecomércio de Goiás, José Evaristo dos Santos, também prestigiaram a cerimônia de abertura da feira.

Principais temas debatidos:

Cenários para o TRC no Brasil: o desafio da sustentabilidade nos negócios

O economista-chefe da Austin Rating, Alex Agostini, apresentou aos participantes, no primeiro dia do evento, o cenário econômico que o Brasil se encontra e as perspectivas do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) para os próximos anos. Segundo Agostini, nos últimos dois anos, os brasileiros vêm perdendo a confiança na economia nacional, tanto os consumidores quanto os investidores, o que explica o baixo crescimento do país. “O Brasil está em uma situação econômica melhor apenas que a Rússia, país que está em guerra. E estamos assim por quê? Por conta da má

gestão pública e da ausência de austeridade fiscal”, afirmou o economista.

Após sua palestra, iniciou-se uma mesa de debates com autoridades do segmento, com participação do presidente da NTC, José Hélio Fernandes, o diretor técnico da NTC, Neuto Gonçalves dos Reis, diretor-executivo da CNT, Bruno Batista, presidente da ANFIR, Alcides Braga, presidente da FECOMÉRCIO/GO, José Evaristo dos Santos, e o diretor técnico e coordenador do Comitê de Mercado de Transportes da ABAL, Ayrton Filleti.

Lei do Motorista

Durante o segundo dia da Fenatran CO, a Lei 12.619 foi tema do Seminário Trabalhista que reuniu diversas autoridades. O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Goiás, Paulo Lustosa, e a presidente do Tribunal Regional do Trabalho de Goiás, Dra. Elza Cândida da Silveira, fizeram a abertura do painel de debate.

O assessor jurídico da NTC, Narciso Figueirêdo Júnior, abordou a Lei do Motorista ao lado da auditora fiscal do Trabalho, Jacqueline Carrijo, e explicou que os transportadores não podem esquecer o adicional noturno que a lei regulamenta, com o pagamento de 20% em horário de trabalho entre às 22h e 05h. Além disso, Figueirêdo lembrou também que “não basta o motorista e o transportador seguirem a lei se o embarcador não estiver alinhado com a legislação, por isso é tão importante o artigo que fala da co-responsabilidade do embarcador”.

Carência da mão-de-obra no setor logístico brasileiro

A Fundação Dom Cabral aproveitou a reunião de líderes e empresários do setor durante a Fenatran CO para apresentar uma pesquisa onde mostrou que o setor logístico representa



mais de 11% do custo da produção nacional, sendo um dos principais gargalos do Brasil a ausência de infraestrutura. O estudo, realizado com 111 empresas, mostrou que 11,19% do faturamento delas são gastos com logística e transporte.

O pesquisador da instituição, Paulo Renato de Souza, exemplificou que o transporte de soja nos Estados Unidos é realizado 61% por barcas, diferentemente do Brasil, que 60% é feito pelo modal rodoviário. “81% dessas organizações utilizam esse tipo de transporte por não terem outra opção”, afirmou Souza.

Segundo o pesquisador, o transporte rodoviário é indicado para distâncias de até 400 quilômetros. “Acima disso, o mais rápido e de menor custo são as ferrovias ou hidrovias. A solução para sanar a falta de investimento no setor é a terceirização das frotas”, salientou.

O estudo abordou ainda as dificuldades das empresas em contratar mão-de-obra especializada. De acordo com a pesquisa, os principais motivos são a falta de formação e de experiência dos profissionais do mercado. “A área de logística é a segunda que mais sofre com essa ausência de profissional qualificado, atrás apenas da produção das indústrias”, finalizou Souza.

O estudo segue a mesma linha das pesquisas da NTC, que recentemente divulgou um déficit de 105 mil motoristas. Segundo a análise, o principal obstáculo é a severidade e as dificuldades da profissão, as longas jornadas de trabalho, estradas ruins e o medo de acidentes. Porém, segundo o presidente da entidade este cenário irá mudar. “Estamos regulamentando a profissão, com a Lei do Descanso o interesse de jovens pela profissão irá começar a

ressurgir, acreditamos que estes números terão uma retração logo mais”, explica José Hélio Fernandes.

Reunião do Pro-Carga Goiás

A Fenatran CO também foi palco da primeira reunião do Pro-Carga de Goiás, que reuniu as principais lideranças de segurança pública do Estado e representantes de entidades nacionais do Transporte Rodoviário de Cargas. O programa visa prevenir e combater o roubo e furto de cargas nas rodovias que cortam o estado.

Na ocasião, estiveram presentes o secretário de Segurança Pública do Estado de Goiás, Joaquim Mesquita, representantes da Receita Federal, Detran, Secretaria da Fazenda e de chefes de unidades das Polícias Federal, Militar e Civil. Representando a NTC, os participantes foram o presidente da entidade, José Hélio Fernandes, o vice-presidente extraordinário de segurança, Roberto Mira, e o assessor de segurança, Coronel Paulo Roberto de Souza.

Segundo Joaquim Mesquita, a iniciativa do Pro-Carga Goiás segue os moldes de programa similar que já funciona com êxito em São

Paulo. “Com o Pro-Carga teremos uma ação harmoniosa e firme de todos os órgãos de segurança pública de Goiás e do setor privado para combater esse tipo de delito, levando mais tranquilidade para todos aqueles que trabalham na transporte de cargas”, afirmou.

Durante a reunião, o Coronel Paulo Roberto Souza, revelou que em todo o ano de 2013 até maio de 2014, a polícia goiana registrou 425 roubos e furtos de caminhões. Um balanço parcial feito pela NTC apontou que, em 2013, foram registradas 15,2 mil ocorrências de roubo de cargas nas rodovias brasileiras. O número é 5% maior que o total de 2012, quando foram 14,4 mil casos, e o prejuízo financeiro deve totalizar cerca de R\$ 1 bilhão, contra R\$ 960 milhões do ano anterior.

De acordo com a Secretaria de Segurança Pública o programa também visa reprimir a ação dos receptadores. Assim, com embasamento legal previsto no Código Tributário Estadual (Lei Estadual nº 18.581 de junho de 2014) foi determinado que o estabelecimento que vender mercadoria roubada terá a inscrição estadual cancelada, impossibilitando a realização de qualquer atividade comercial.





Medalha do Mérito do Transporte

Outro importante momento registrado durante a feira foi a entrega da Medalha do Mérito do Transporte – NTC, láurea máxima do transporte rodoviário de cargas. A premiação tem como objetivo prestar uma deferência para pessoas e empresas que contribuem e se destacam para a melhoria de condições do Transporte Rodoviário de Cargas e Logística no Brasil.

O presidente José Hélio Fernandes entregou as homenagens ao lado do vice-presidente, Urubatan Helou. Uma das nove homenageadas da ocasião foi a ComJovem Nacional (Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística). Ana Carolina Ferreira Jarrouge, coordenadora nacional da Comissão, se emocionou ao receber o prêmio. “Nos tornamos uma grande família e só tenho o que agradecer a todos que fazem parte deste grupo, aprendi - e ainda aprendo muito - com todos”, afirmou. Também foram homenageados pelo imprescindível trabalho realizado em prol do setor, Antonio Jacarandá Gaspar de Oliveira, do SETCEPE, Henrique Zuppardo, da Megatranz Transportes, José Araújo Silva, o China, da UNICAM (União Nacional dos Caminhoneiros), Narciso Figueirôa Jr., assessor jurídico da NTC, Rivas Rezende da Costa, da Quick Logística, Roseli Correia de Amorim, secretária da presidência da NTC, Sérgio Luiz Malucelli, da

FETRANSPAR (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná), e Vanderlei Macris, deputado federal.

Balanço da Feira

A Fenatran CO levou para a região 80 marcas expositoras e contou com a visitação de mais de 8.000 pessoas interessadas em fazer negócios relacionados ao segmento de transportes, tanto na compra de caminhões, quanto de implementos, rastreamento e serviços. Os dois pavilhões de feira foram totalmente ocupados por 80 marcas expositoras.

Além de negócios, a feira trouxe eventos de conteúdo e informações para mão de obra da cadeia produtiva de transportes rodoviários. Na ocasião, a NTC realizou diversos eventos, tais como o Fórum, Prêmio de Medalha ao Mérito e participou da coletiva de imprensa de abertura. Para José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística, a Fenatran Centro Oeste surpreendeu no melhor sentido possível, seja pela quantidade de expositores, o nível e a beleza dos stands, ou pelas palestras de alto nível durante todos os dias de evento. “Todos aqueles que passaram pela Feira elogiaram a escolha dos temas e dos palestrantes. A NTC está confiante de que essa foi a primeira das muitas edições da Fenatran que serão realizadas na região Centro-Oeste, com absoluta certeza.” ■



O MENOR TEMPO ENTRE DOIS PONTOS

- ✓ Soluções personalizadas em Transporte e Logística.
- ✓ 56 filiais que agilizam a entrega no modal aéreo ou rodoviário.
- ✓ Cobertura de 100% do território nacional.
- ✓ Frota com mais de 2.100 veículos.
- ✓ Rastreamento da carga em tempo real.
- ✓ Gerenciamento de risco, via satélite, 7/24 horas.
- ✓ Softwares de última geração para otimização da malha logística.
- ✓ Pontualidade na entrega.
- ✓ Profissionais treinados e altamente qualificados.

A
ATLAS



B
BRASIL

Uma Rede sem fronteiras

Os Concessionários Tipler contam com mais liberdade para proporcionar as soluções que os transportadores precisam. Com mais de 80 Concessionários na América do Sul, a Tipler oferece ao mercado produtos adequados para cada necessidade do transporte de cargas e de passageiros. Além disso, a Rede Tipler é a única a contar com 100% dos seus Concessionários operando segundo as normas do INMETRO, garantia de segurança para você. Concessionários Tipler são mais que especialistas. São uma Rede de soluções.

Rede Tipler. A força da especialista em reforma de pneus esperando por você, transportador, onde quer que esteja.



PAÍSES ONDE A REDE TIPLER ESTÁ PRESENTE:



tipler.com.br

AS BANDAS TIPLER TÊM A MARCA GRAVADA E A GARANTIA DE ENTREGAR
SOLUÇÕES PARA CADA NECESSIDADE DOS TRANSPORTADORES.

performance · ultra · ecomais · extra