

## IMPACTO DO REAJUSTE DOS SALÁRIOS DE 7,5% SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES

Por José Luiz Pereira\*

A partir de maio de 2014, os salários de motoristas e de outras categorias operacionais, tiveram reajustes médios de 7,5% (Acordo de Convenção Coletiva dos trabalhadores em transporte rodoviário de carga – São Paulo, base do SETCESP). O valor de referência da Participação dos Lucros e Resultados – PLR, também foram reajustados em 7%, passando de R\$ 500,00 para 535,00.

As análises do impacto dos reajustes de salários tomam como base São Paulo, porque este município detém a maior concentração de empresas de transporte rodoviário de cargas de todo o Brasil e a maior concentração de trabalhadores em transporte.

Esta é a nona vez consecutiva, desde maio 2005, que os salários têm aumentos reais, acima da inflação oficial, medida pelo IPCA/IBGE. Desta vez, se comparado à inflação acumulada no período de abril/13 a abril/14 (6,28%), o aumento real foi de 1,15%. Nos últimos nove anos, os salários tiveram reajuste real acumulado de 20,16%, ou seja, um aumento salarial acumulado de 106,91%, contra uma inflação oficial acumulada de 72,2%.

### QUADRO I - AUMENTO REAL DE SALÁRIO NO TRC (ÍNDICE DE REFERÊNCIA: IPCA/IBGE)

PERÍODO DE REAJUSTE	PERCENTUAL DE REAJUSTE DE SALÁRIOS POR PERÍODO (%)	INFLAÇÃO ACUMULADA MEDIDA PELO IPCA/IBGE POR PERÍODO (%)	AUMENTOS REAIS DE SALÁRIOS	ÍNDICE DE REAJUSTE DE SALÁRIOS ACUMULADO	ÍNDICE DE INFLAÇÃO ACUMULADA MEDIDA PELO IPCA/IBGE	AUMENTOS REAIS DE SALÁRIOS
maio-04	0,00%	0,00%	0,00%	100,00	100,00	0,00%
maio-05	8,00%	8,08%	-0,07%	108,00	108,08	-0,07%
maio-06	5,50%	4,63%	0,83%	113,94	113,08	0,76%
maio-07	5,50%	3,00%	2,43%	120,21	116,47	3,21%
maio-08	7,50%	5,04%	2,34%	129,22	122,35	5,62%
maio-09	7,00%	5,53%	1,39%	138,27	129,12	7,09%
maio-10	7,50%	5,26%	2,13%	148,64	135,91	9,36%
maio-11	9,00%	6,51%	2,34%	162,02	144,76	11,92%
maio-12	8,00%	5,10%	2,76%	174,98	152,15	15,00%
maio-13	10,00%	6,49%	3,29%	192,47	162,03	18,79%
maio-14	7,50%	6,28%	1,15%	206,91	172,20	20,16%

Fonte: DECOPE/NTC

maio-14

Por ser, o transporte rodoviário de cargas, um segmento que concentra um volume grande de mão-de-obra, os salários têm peso muito grande na sua estrutura dos custos. Nos custos da operação da carga fracionada, a participação dos salários chega a ser de **35,56%** dos custos totais, numa rota de ida e volta entre São Paulo-SP/Rio de Janeiro-RJ/São Paulo/SP. Na carga lotação, esse percentual, embora expressivo, tende a ser menor que nos custos da carga fracionada, ou seja, **18,31%** na longa distância, conforme o quadro II. Isso porque, concentra menos mão-de-obra.

#### QUADRO II - PESOS DOS SALÁRIOS SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS

Distâncias (km) :	CARGA FRACIONADA	LOTAÇÃO
50	41,14	33,84
400	37,27	24,10
800	35,56	21,13
2.400	32,98	18,31
6.000	28,18	17,27

Fonte: DECOPE/NTC

Esse reajuste de salário de 7,5%, concedido aos trabalhadores em transporte, vai gerar impacto de 1,72% sobre os custos operacionais da carga fracionada, nas distâncias médias de até 800 km. Já na operação de lotação, para essa mesma distância, o impacto foi de 1,18%.

Embora esses impactos sejam relativamente altos, a proporção somente foi menor que no ano anterior, em virtude da lei que substitui os 20% sobre a folha de pagamentos por 1,0% sobre o faturamento das empresas.

#### QUADRO III - IMPACTO SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS DE UM REAJUSTE DE SALÁRIOS DE 7,5%

DISTÂNCIAS (km) :	CARGA FRACIONADA	LOTAÇÃO
50	1,73%	1,218%
400	1,83%	1,188%
800	1,72%	1,179%
2.400	1,64%	1,170%
6.000	1,82%	1,167%

Fonte: DECOPE/NTC

## SALÁRIO E OS DEMAIS INDICADORES

Comparando o reajuste de salário de 7,5%, aos demais indicadores de inflação da economia brasileira, este aumento perde somente para o índice geral de preços – disponibilidade interna – IGP-DI, medido pela Fundação Getúlio Vargas e o índice geral de preços de mercado – IGPM, medido por essa mesma instituição (quadro IV).

QUADRO IV - AUMENTO REAL DE SALÁRIO NO TRC E OS DEMAIS INDICADORES DE INFLAÇÃO		
PRINCIPAIS INDICADORES DE INFLAÇÃO NO BRASIL	PERCENTUAL ACUMULADO DOS ÍNDICES DE INFLAÇÃO (%)	VARIAÇÃO REAL DOS SALÁRIOS QUANDO COMPARADO AOS DEMAIS ÍNDICE DE INFLAÇÃO
		7,50%
IPCA/IBGE	6,28%	1,15%
INPC/IBGE	5,81%	1,60%
ICV/DIEESE	7,04%	0,43%
IPC/FIPE	5,20%	2,19%
IGP-DI/FGV	8,10%	-0,56%
IGPM/FGV	7,98%	-0,44%
SALÁRIO MÍNIMO	6,78%	0,67%

Fonte: DECOPE/NTC

O reajuste real dos salários da categoria é ainda 2,19% maior, se comparado ao índice de preços ao consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP.

Os expressivos ganhos reais de salários dos últimos nove anos, usando principalmente, como deflator o IPCA/IBGE, se deve, não somente à necessidade de recomposição do poder de compra dos salários dos trabalhadores, mas, principalmente, à escassez de profissionais no segmento de transporte. Esse problema já vem ocorrendo a algum tempo, pressionando os custos operacionais das empresas para cima. Acredita-se ainda, que aproximadamente 10% da frota das empresas estejam paradas por falta de motorista.

## IMPACTO NA TRANSFERÊNCIA E DISTRIBUIÇÃO

O transporte da carga fracionada não é uma operação muito simples, pois, para fazer a carga chegar à porta do cliente, a empresa de transporte precisa realizar uma série de operações, que passa pela

coleta da carga, armazenagem, transferência, agendamentos e a efetiva entrega. O que envolve um custo operacional muito grande, principalmente com mão-de-obra.

Na operação de transferência, o impacto do reajuste do salário, na média distância, foi de 1,32%. Esse percentual sofre a influência dos custos administrativos, cujo impacto do reajuste não foi considerado separadamente.

#### QUADRO V - IMPACTO SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS DE UM REAJUSTE DE SALÁRIOS DE 7,5 % NA TRANSFERÊNCIA

Distâncias (km) :	CUSTO (R\$/t) DEPOIS DO REAJUSTE	CUSTO (R\$/t) ANTES DO REAJUSTE	IMPACTO EM (%)
50	417,12	412,83	1,04%
400	514,50	507,90	1,30%
<b>800</b>	<b>709,03</b>	<b>699,81</b>	<b>1,32%</b>
2.400	1.403,91	1.384,18	1,43%
6.000	2.571,98	2.528,60	1,72%

Fonte: DECOPE/NTC

No caso da operação de coleta e distribuição, o impacto foi de 4,35%, nas distâncias de até 40 km da filial de destino. O impacto é expressivo, porque se trata de uma diluição de custos num percurso muito pequeno.

#### QUADRO VI - IMPACTO SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS DE UM REAJUSTE DE SALÁRIOS DE 7,5 % NA DISTRIBUIÇÃO URBANA

Distâncias (km) :	CUSTO (R\$/t) DEPOIS DO REAJUSTE	CUSTO (R\$/t) ANTES DO REAJUSTE	IMPACTO EM (%)
10	66,97	63,96	4,71%
40	112,79	108,08	4,35%
<b>90</b>	<b>189,14</b>	<b>181,63</b>	<b>4,14%</b>

Fonte: DECOPE/NTC

Em resumo, o repasse do reajuste do salário se torna imperioso, uma vez que é a sobrevivência das empresas que está em jogo.

- \* Graduado em Economia pela Universidade de Mogi das Cruzes, Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/NTC. Professor de Teoria Economia da UNINOVE. Professor de Gestão de Custos e Formação de Tarifas – Universidade do Transporte – ULT/SETCESP, Professor de Gestão de Custos e Formação de Tarifas, Vice Conselheiro do CEDATT - Conselho Estadual para Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes – Governo do Estado de São Paulo.