



LOGÍSTICA

LEGISLAÇÃO

# NA FILA DE ESPERA

## LEI DO TRANSPORTE MULTIMODAL AGUARDA DEFINIÇÕES BÁSICAS

**A** pesar de ser prevista constitucionalmente há mais de seis anos, a figura do Operador de Transporte Multimodal (OTM), no Brasil, ainda não passa de teoria. A proposta que prometia agilidade, desburocratização e preços mais baixos na contratação dos serviços de transporte entrou para o hall das leis que “não pegam” no país.

As 30 empresas reconhecidas hoje como OTM foram registradas

pelo Decreto 1563/96, para atuarem junto aos países do Mercosul, mas na prática elas nunca operaram pela falta de conhecimento das exigências aduaneiras e pela inexistência de normas e procedimentos uniformes entre Estados e países. Além disso, existem 136 empresas na fila de espera para regularização do registro junto à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Dentre os principais motivos que fazem do OTM pura demago-

POR  
EUELENE HEMÉTRO

gia, estão as questões tributárias e de seguros. Os Estados não têm consenso sobre as tarifas de ICMS a serem cobradas pela atividade e a Susep (Superintendência de Seguros Privados) também não conseguiu aplicar, até hoje, a circular que ela mesma regulamentou em 2002, estabelecendo apólices específicas para esta atividade.

Na tentativa de tornar realidade a atuação do OTM, a ANTT está buscando agora uma nova estratégia para alavancar o setor. A enti-

dade apresentou uma minuta ao Ministério dos Transportes sugerindo que se exclua a apresentação prévia de apólice de seguros para o registro de OTM, que se tornou obrigatória a partir do Decreto 3.411/00. De acordo com o superintendente de Logística e Transporte Multimodal da ANTT, Aury de Mello Teixeira, essa exigência seria o grande impeditivo para o registro das empresas.

A assessora técnica da Divisão Internacional e Multimodal da NTC (Associação Nacional dos Transportadores de Carga), Sônia Rotondo, está confiante na mudança. Para ela, à medida que houver o registro do OTM e a condição de fazer o transporte multimodal, possivelmente surgirá no mercado seguradoras que queiram operar nesse segmento. "Nós só vamos saber se a lei do OTM é boa quando realmente tivermos tudo acertado e formos colocá-la em prática", diz Sônia.

A técnica acrescenta que o OTM é uma alternativa de operação que pode ser bem utilizada ou não. "Essa mudança proposta pela ANTT, no entanto, é uma abertura para que efetivamente se tenha condições para discutir transporte multimodal no país. Tudo que temos hoje nesse sentido vem de fora. O Brasil é um país multimodal por excelência, mas, com os anos, a cultura do modal individual prevaleceu."

Para o superintendente da ANTT, o objetivo é que o OTM organize toda a cadeia logística porta-a-porta por um preço previa-

## "COM OS ANOS, A CULTURA DO MODAL INDIVIDUAL PREVALECEU NO BRASIL"

mente combinado, além de gerenciar os serviços de alfândega e burocracias internacionais. "A utilização do OTM na execução das atividades de movimentação de cargas traz não só as vantagens da utilização de um operador logístico, mas também a segurança de que a empresa embarcadora terá um único contrato de transportes, feito com o OTM, que assumirá toda a responsabilidade pela execução do transporte", afirma Teixeira.

A utilização de mais de uma modalidade de transporte na execução de uma operação logística

iria combinar as vantagens de cada modal utilizado, otimizando a cadeia logística com conseqüente redução de fretes. Os OTM possibilitariam, ainda, um melhor aproveitamento da infra-estrutura de transportes existente, uma redução do consumo energético com o transporte e uma sensível melhoria da qualidade e do nível de serviço ao cliente final.

Teixeira avalia que os principais fatores para evolução da multimodalidade no Brasil estão relacionados com ações infra-estruturais, que dependem de investimentos

## APÓLICE DE SEGURO PEDE CUIDADOS

**O** principal impasse entre as seguradoras e os pretendentes a OTM está na responsabilidade civil do agenciador, segundo o consultor e corretor de seguros Alexandre Pires. De acordo com ele, nenhuma agência quer segurar uma atividade que ainda não foi regulamentada, uma vez que a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) somente pode registrar o OTM após a apresentação da apólice.

Pires explica que o OTM, antes do registro, é apenas um agenciador (atividade não regulamentada), não sendo, obrigatoriamente, o transportador da mercadoria – que pode ser terceirizado. O mais adequado, segundo o consultor, seria haver um único seguro para o OTM, o de responsabilidade civil, e outro específico para o modal de cada transportador. "As transportadoras que porventura fossem contratadas teriam, por força de lei, que possuir os seguros obrigatórios para cargas, que

normalmente já possuem", diz Pires. O corretor destaca que, dessa forma, deve-se tomar cuidado para que não haja duplicidade de garantias (dois seguros garantindo a mesma carga). Isso afasta o embarcador, pois resulta em novos custos para a empresa, que já está sobrecarregada de impostos.

Pires acredita que o ideal para a regulamentação do transporte multimodal seria a regulamentação da atividade do agenciador para que ele próprio pudesse responder pelos maus contratos realizados. "O agenciador responderia, por exemplo, por contratar um caminhão-baú simples para transportar vacinas, ao invés de contratar uma empresa de transporte frigorificado. No entanto, se a contratação do serviço for adequada, a responsabilidade pela segurança da carga está na responsabilidade da própria transportadora", afirma o corretor.

## FRETES POR INTERNET E TELEFONE

**O**s afretamentos já contam com o que de mais moderno existe em tecnologia. Hoje, já é possível obter trabalho pela Internet e pelo telefone, de qualquer lugar do país. A Ponto Cargo criou um sistema em que o caminhoneiro se candidata a transportar determinada carga pelo telefone. O autônomo faz o agendamento do frete e recebe seu pagamento em um dos 250 postos da prestadora de serviços Repon. No lugar da carta-frete - tipo de um cheque que o motorista recebe para trocar por mercadorias e combustível -, ele recebe um cartão para sacar o dinheiro em postos de combustíveis ou filiais da empresa espalhadas pelo país. Cerca de 3.500 motoristas estão cadastrados no sistema.

Segundo o diretor de negócios da Ponto Cargo, Sérgio Godoy, cálculos da empresa apontam para uma economia tributária de 7% a 11%. A produtividade do transporte também é beneficiada, através de um programa de fidelização dos caminhoneiros e do controle de todas as etapas do percurso, com o rastreamento do uso do cartão da Repon e de um sistema de antenas

de rádio-frequência instalado no caminhão.

Na área agrícola, o Sífreca (Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas) realiza pesquisas sobre o transporte de cargas, com foco para produtos agrícolas e envia, mensalmente, um informe para diversas empresas em todo o país - o levantamento pode ser acessado também pela Internet. São pesquisadas aproximadamente 5.500 rotas - rodoviárias, ferroviárias, hidroviárias e aeroaviárias - de abrangência nacional.

Para o consultor do Ibralog (Instituto Brasileiro de Logística), Paulo Henrique Rocha, tanto clientes como transportadoras e caminhoneiros estão enxergando o processo de forma mais completa, valorizando todas as etapas. "E a tecnologia vem justamente oferecer mais credibilidade, melhores preços e segurança", afirma. Para Godoy, da Ponto Cargo, o sistema permite "organizar a relação entre as indústrias e os caminhoneiros autônomos, reduzindo custos para os clientes e conferindo um tratamento do caminhoneiro como empresário que é".

privados e públicos, regulamentação, investimentos em ativos que viabilizem essa prática e a disposição dos embarcadores em avaliar sistematicamente as novas alternativas intermodais emergentes - que é uma especialidade do OTM. "O OTM só atingirá o máximo do seu potencial com uma melhor oferta de infra-estrutura de transportes, além de uma regulamentação que permita uma continuidade operacional na movimentação de produtos utilizando mais de uma modalidade de transporte", diz Teixeira.

### Legislação

Apesar das esperanças do setor, é bom lembrar que em outubro de 2003 foi instituído o CTMC (Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas) como documento fiscal a ser utilizado pelo OTM. Ou seja, um cliente que precise transportar uma carga por dois ou mais modais pode contar com uma única empresa que se responsabilizará pela carga da origem ao destino, independentemente do número de modais que vierem a ser usados. A promessa de que o CTMC daria ao OTM racionalidade e competitividade no mercado, entretanto, não foi visualizada ainda.

O transporte multimodal foi instituído inicialmente pelo Decreto 1.563/95, que dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, e, posteriormente, pela Lei 9.611/98, regulamentada pelo

Decreto 3.411/00. Neste último é que reza a necessidade de apresentar ao órgão competente - ANTT -, entre outros documentos, a apólice de seguros que cubra a responsabilidade civil do OTM em relação às mercadorias sob sua custódia, para o devido registro e conseqüente exercício da função.

Essa apólice de seguros foi regulamentada pela Susep (órgão do Governo Federal), com a Resolução nº 37/2000, porém nenhuma seguradora havia oferecido esse produto no mercado. Após várias discussões entre a ANTT, a Susep e a Fenaseg (Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização), foi gerada uma nova resolução - CNSP nº 94, de

30/09/02 - que revogou a de nº 37 e autorizou a Susep a editar as normas necessárias à regulação do referido seguro.

Hoje, a Circular 216, de 13/12/02, é a regulamentação em vigor sobre o tema. Mas, apesar de todos os esforços para possibilitar a comercialização do referido seguro, até o momento o mesmo não foi disponibilizado no mercado.

De acordo com Teixeira, a nova mudança que se sugere à legislação deve ser promovida pela Presidência da República e pelo Congresso Nacional, cabendo à ANTT apenas o papel de orientar, em conjunto com as demais agências reguladoras de transporte, sobre as necessidades de ajustes nas leis. ©

"O OTM SÓ  
ATINGIRÁ O  
MÁXIMO COM  
UMA MELHOR  
OFERTA  
DE INFRA-  
ESTRUTURA"