



INCT-F FIPE/NTC NOVEMBRO 2.003 A OUTUBRO 2.004¹

O CONET – Conselho Nacional de Estudos de Transportes e Tarifas, órgão da NTC&Logística, comunica aos associados que a **variação média do Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Cargas Fracionadas (INCT-F FIPE/NTC, ex INCTA)**, que mede a evolução de todos os custos da **carga fracionada**, incluindo transferência, administração, terminais, coleta e entrega, e impostos indiretos, foi de **11,80%** (onze vírgua oitenta por cento), entre novembro de 2.003 e outubro de 2.004 (outubro de 2004/outubro de 2003 ou ainda, nos últimos doze meses).

Distância	km	R\$/t	INCT-F	Var. s./ julho 94 (%)	Var. 36 meses (%)	Var. 24 meses (%)	Var. 12 meses (%)	Var. no ano (%)
Muito Curtas	50	407,92	276,56	176,56	38,48	28,90	10,69	11,03
Curtas	400	482,69	265,76	165,76	41,63	31,25	11,36	11,77
Médias	800	633,42	273,12	173,12	44,09	33,03	11,80	12,26
Longas	2400	1121,52	279,58	179,58	49,42	36,86	12,71	13,28
Muito Longas	6000	1.912,26	287,52	187,52	53,77	39,98	13,55	14,21

Nos últimos doze meses, o preço do óleo diesel subiu 12,75%, passando de R\$ 1,355 para R\$ 1,523 o litro. As principais variações nos demais preços médios dos insumos que compõem o custo de transferência foram: óleo de cârter (6,67%), óleo de câmbio (8,09%), salários (9,11%), veículo (21,72%), carroçaria (23,47%), rodoar (21,86%), pneu (24,70%), câmara (18,35%), protetor (45,56%), recapagem (16,44%), lavagem (1,98%) e seguros (21,80%).

Em setembro, os principais responsáveis pela variação do INCTF foram: a) o aumento de 5,71% do preço do óleo diesel na bomba, muito superior aos 4,8% de reajuste, na refinaria; b) exclusão da parcela de Participação sobre Lucros e resultados aplicada em setembro; e c) aumentos dos preços de veículos e carroçarias.

INCT-L FIPE/NTC OUTUBRO 2.003 A OUTUBRO 2.004

A **variação média do Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Carga Lotação (INCT_L FIPE/NTC)**, que passou a ser calculado pela Fipe a partir de outubro de 2.003, e mede a evolução de todos os custos da **carga completa**, incluindo transferência,

¹ É livre a reprodução total ou parcial desta nota em qualquer meio de comunicação, desde que não sejam omitidos ou alterados aspectos essenciais à compreensão da mesma e desde que seja citada a fonte como segue: *NTC/Decope – Associação Nacional do Transporte de Cargas/Departamento de Estudos Econômicos e Custos Operacionais.*

administração, gerenciamento de riscos, custo valor e impostos, foi de **13,92 %** (treze vírgula noventa e dois por cento) de novembro 2.003 outubro de 2.004 (outubro de 2004/outubro de 2003 ou ainda nos últimos doze meses).

Percurso	Distância (km)	R\$/t	INCT-L out 03 = 100	Variação 12 meses (%)	Variação ano (%)
Muito curto	50	33,66	113,88	13,88	12,63
Curto	400	63,65	113,92	13,92	12,47
Médio	800	99,37	113,92	13,92	12,40
Longo	2.400	233,33	113,74	13,74	12,12
Muito longo	6.000	527,92	113,57	13,57	11,90

Este custo inclui custo peso, GRIS e custo valor para mercadorias de baixo valor (R\$ 1.713,44 por tonelada) e PIS/Cofins. Não inclui taxa de lucro e pedágios. Franquia de 4 horas para carga e descarga. Acima disso, o custo adicional é de R\$ 59,87 por hora parada.

De novembro de 2.003 a outubro de 2.004, a variação dos principais insumos foi a seguinte: diesel (12,37%), óleo de cárter (6,67%), óleo de câmbio (2,33%), salários (8,79%), cavalo mecânico (24,98%), semi-reboque (27,51%), rodoar (15,83%), pneu (14,28%), recapagem (18,00%), lavagem (13,75%), seguros (25,18%), manutenção (2,80%) e despesas indiretas (5,90%).

No mês passado, os informantes de preços já haviam alertado para a possibilidade de aumento significativo no preço do cavalo mecânico. No caso do óleo diesel, o aumento verificado (5,71%) ficou acima daquele estimado pela Petrobrás (3,8%).

O impacto no índice só não foi maior porque houve a retirada da planilha de custos da parcela referente à Participação nos Lucros ou resultados (PLR), que havia contribuído para aumentar os custos do mês passado.

IMPACTOS DO AUMENTO DO DIESEL

O impacto isolado do aumento do diesel sobre os custos de cargas fracionadas foi, em média de 0,57%:

Impacto do aumento do diesel sobre o INCTF					
Percurso (km)	50	400	800	2400	6000
Aumento do diesel na bomba (%)	5,71	5,71	5,71	5,71	5,71
Peso do diesel no custo (%)	1,05	6,86	10,01	15,32	21,10
Impacto do diesel	0,06	0,39	0,57	0,87	1,20

O impacto isolado do aumento do diesel sobre os custos de lotações foi, em média de 1,45%:

Impacto do aumento do diesel sobre o INCTL					
Percurso (km)	50	400	800	2400	6000
Aumento do diesel na bomba (%)	5,71	5,71	5,71	5,71	5,71
Peso do diesel no custo (%)	5,68	20,62	25,41	30,05	31,77
Impacto do diesel	0,32	1,18	1,45	1,72	1,81

DEFASAGENS EM RELAÇÃO AO ÚLTIMO CONET

A defasagem média do INCTF em relação ao último Conet (base: junho de 2.004) é de 3,84% (ver quadro). O aumento real no período foi de 4,57%. Deste total, foram descontados 0,71% correspondentes à antecipação de 2% nos salários de setembro, já incluída no cálculo da Fipe.

Ficou para ser compensada posteriormente a antecipação de 1,5% sobre os salários de dezembro de 2004. Não será necessário compensar o aumento rateado da PLR, pois a Fipe preferiu concentrar este custo nos meses em que efetivamente ocorrerá (setembro de 2003 e março de 2004). Assim sendo, como o impacto do PLR será pontual, e não se transmitirá aos meses posteriores, não há razão para se compensar o rateio da antecipação, que será mantido como custo extra-Fipe.

Defasagem do INCTF em relação ao Conet de junho/04					
Percurso (km)	50	400	800	2400	6000
Aumentos INCTF out/jun 2004	4,80	4,73	4,57	4,25	4,17
Aumento total antecipado (%)	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30
Aumento rateado PRL (%) não compensar	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
Antecipação agosto (2%), compensado agora	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12
Antecipação dezembro (2%), compensar depois	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
Pesos dos salários (%)	39,82	36,07	33,33	28,31	25,07
(-) Aumentos de custos antecipados	0,84	0,76	0,71	0,60	0,53
Aumento out/jun menos antecipação	3,92	3,94	3,84	3,63	3,62

Da mesma forma, a defasagem média do INCTL em relação ao último Conet (base: junho de 2.004) é de 4,57% (ver quadro). O aumento real no período foi de 4,93%. Deste total, foram descontados 0,34% correspondentes à antecipação de 2% nos salários em setembro, já incluída no cálculo da Fipe.

Ficou para ser compensada posteriormente a antecipação de 1,5% sobre os salários de dezembro de 2004. Não será necessário compensar o aumento rateado da PLR, pois a Fipe preferiu concentrar este custo nos meses em que efetivamente ocorrerá (setembro de 2003 e março de 2004). Assim sendo, como o impacto do PLR será pontual, e não se transmitirá aos meses posteriores, não há razão para se compensar o rateio da antecipação, que será mantido como custo extra-Fipe.

Defasagem do INCTL em relação ao Conet de junho/04					
Percurso (km)	50	400	800	2400	6000
Aumentos INCTL out/jun 2004	4,22	5,01	4,93	4,84	4,80
Aumento de salários antecipado	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30
Aumento indevido da PLR rateada (%) - set/mar	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
Aumento rateado PRL (%) não compensar	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12
Antecipação agosto (2%), compensado agora	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
Antecipação dezembro (2%), compensar depois	25,30	18,32	16,06	13,95	13,15

(-) Aumento de custos antecipados	0,54	0,39	0,34	0,30	0,28
Aumento set/jun menos antecipação	3,66	4,60	4,57	4,53	4,51

INCT-F_R, INCT-F_{OU} INCVT e INCT-FRIG

A evolução completa do INCT-F do INCT-L e dos demais índices existentes (INCT-F_R, INCT-F_{OU}, INCVT – Índice Nacional do Custo Variável do Transporte e INCT-FRIG Índice Nacional do Custo do Transporte Frigorífico) assim como dos insumos do transporte encontra-se à disposição dos filiados da NTC na área restrita aos associados do site www.ntc.org.br.

O Departamento Técnico da NTC coloca-se à disposição das empresas e entidades associadas para prestar qualquer informação complementar pelo telefone (0xx11) 6632-1540 ou e-mail decope@ntc.org.br.

REVISÃO DOS ÍNDICES

Os índices de carga fracionada (INCT-F, INCT-F_R E INCT-F_{OU}) foram revistos em setembro de 2004, e passaram a incorporar o pareamento ocorrido em janeiro de 2002, que não vinha sendo levado em conta pelo DECOPE.

Para o INCT-F e INCT-F_R de 800 km assim como para o INCT-F_{OU} de 40 km, os valores calculados pelo DECOPE foram substituídos pelos apresentados no relatório da Fipe. As demais distâncias continuam sendo calculadas pelo DECOPE, pois o relatório da Fipe não apresenta estes resultados.

São Paulo, 25 de outubro de 2004

GERALDO AGUIAR DE BRITO VIANNA
Presidente