

# Um setor cheio de problemas

---

*Ausência de barreiras de entrada, aviltamento dos fretes, frota velha, leis ambientais, excesso de carga, falta de regulamentação para o tempo de direção, elevada carga tributária, restrições urbanas, grande número de acidentes e de roubos de cargas são alguns dos problemas crônicos do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).*

---

**TEXTO: Neuto Gonçalves dos Reis\***

## FACILIDADE DE ACESSO

Uma das características marcantes do setor é facilidade de acesso à atividade. Embora a regulamentação do setor seja uma bandeira de quase meio século, a verdade é que todas as tentativas de implementá-la foram mal-sucedidas (veja "Quatro Décadas de Tentativas Fracassadas", anuário NTC&Logística 2005/2006, pg. 125 a 127).

A mais recente funda-se no artigo 14-A da Lei no 10.223/1e também na Lei 11.442/05, que disciplina o transporte rodoviário de cargas.

Este dispositivo estabelecia prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para que os operadores fizessem sua inscrição no RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga.

Tratava-se de um mero registro, que chegou a ser executado, com algumas distorções pela ANTT, a partir de junho de 2004. Entre elas, a inclusão no cadastro dos veículos que transportam carga própria.

Depois de um persistente trabalho do setor, a ANTT baixou a Resolução 2550/08, criando novos requisitos para o cadastramento. Devido a dificuldades operacionais, o processo foi adiado. A ANTT baixou recentemente nova regulamentação sobre o assunto (Resolução 3056/09), no momento, em fase e execução.

Comparados com as normas europeias, que exigem do operador capacidade técnica e financeira, além de idoneidade comprovadas, os requisitos de entrada estabelecidos para o Brasil continuam ainda muito brandos. Para se cadastrar, ao autônomo, por exemplo, basta estar em dia a sua contribuição sindical e possuir um veículo de carga de qualquer idade. Inicialmente obrigatória, a necessidade de regularidade junto ao INSS foi revogada. Um avanço foi a necessidade de aprovação em curso específico para quem possui menos de três anos de atividade.

No caso das transportadoras, exige-se que tenham como atividade principal o transporte rodoviário de cargas, que os sócios sejam idôneos, que a

empresa esteja em dia com a contribuição sindical e que seja proprietária de pelo menos um veículo de carga. Inicialmente obrigatória, a obrigação de comprovar regularidade fiscal foi abolida. Um avanço foi a criação da figura do responsável técnico, aprovado em curso específico, se não conseguir comprovar pelo menos três anos experiência.

#### DISCIPLINAMENTO

Além de estabelecer requisitos para o registro e o cadastro do transportador profissional, ou seja, dos proprietários de veículos de placa vermelha, e proibir o registro e o transporte remunerado por veículos das empresas de carga própria, a Lei 11.442/05 disciplina a atividade.

O diploma estabelece que a relação do transportador com o autônomo é comercial (sem vínculo empregatício) e revoga a lei 8.613/80, que vedava o ingresso de capital estrangeiro no setor.

Se o conhecimento ou o contrato de transporte não dispuser sobre o assunto, passa a ser obrigatória a indenização de R\$ 1,00 por tonelada ou tração do tempo parado que excede a 5 horas.

A lei estabelece também os fatores que excluem a responsabilidade objetiva do transportador pela integridade das mercadorias:

- Ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário;
- Contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte;
- 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.

Note-se que a norma permite ao embarcador fazer seguro, mas esta situação constitui excludente da responsabilidade do transportador.

#### FRETES BAIXOS

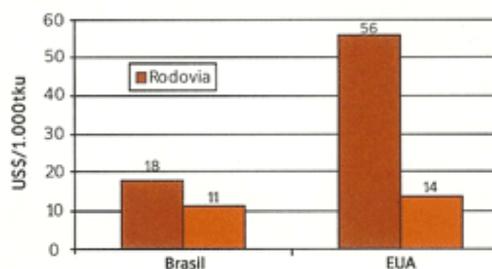
No caso específico do autônomo, esta facilidade de acesso favorece a entrada de profissionais de baixa escolaridade. De acordo com recente pes-

quisa Volvo/NTC, dois em cada três carreiros têm apenas o curso fundamenta completo.

A baixa escolaridade acaba se constituindo numa forte barreira de saída e ampliando a oferta de transporte. O resultado é o aviltamento dos fretes. Pesquisa da extinta COPPEAD mostra que o frete rodoviário brasileiro é um terço do americano (gráfico 1).

Gráfico 1 - Frete médio: Brasil x EUA

Fonte: COPPEAD



#### MERCADO PULVERIZADO

Outra consequência da ausência de regulamentos é a pulverização do mercado. Com mais de 1,9 milhão de veículos, a frota brasileira de veículos de carga é operada por mais de 823 mil transportadores autônomos e mais de 161 mil empresas, entre carga própria (cerca de 80% delas) e empresas de transporte (cerca de 20%) (tabela 1).

Tabela 1 – Pulverização do setor

Operador	Registros	Veículos	Total
Autônomos	823.883	1.060.161	1,3
Empresas (TRC e carga própria)	161.242	844.863	5,2
Cooperativas	739	7611	10,3
<b>Total</b>	<b>985.865</b>	<b>1.919.735</b>	<b>1,9</b>

Fonte: ANTT

## FROTA VELHA

Outra consequência da ausência de barreiras de entrada e do aviltamento do frete é o envelhecimento da frota do autônomo (tabela 2). Estima-se que 44% da frota tenha mais de 20 anos e que, deste total, 85% dos veículos estejam nas mãos dos autônomos.

Operador	Idade média (anos)
Autônomos	21,7
Empresas (TRC e carga própria)	10,2
Cooperativas	14,00
Média	16,5

Fonte: ANTT

Como a frota é muito velha, mesmo com o aumento das vendas de caminhões novos, a tendência da idade média a aumentar a cada ano que passa.

Veículos muito velhos não apenas reduzem a produtividade do setor como também elevam os custos operacionais, os impactos ambientais e os riscos de acidentes.

O governo tem feito, desde 2003, quando lançou o fracassado Modern Carga, várias tentativas para estimular a venda de caminhões novos aos transportadores autônomos. A mais recente delas é o Pro-Caminhoneiro. Lançado em 2009 pelo BNDES, o programa financia em até 84 meses a compra pelos autônomos e microempresas de caminhões e implementos rodoviários novos ou usados (com idade até 15 anos) à taxa de juros nominal de 4,5%. O financiamento inclui o seguro do veículo e seguro de vida do próprio comprador.

Outra novidade foi a introdução do Fundo de Garantia para Investimentos – FGI, o chamado Fundo de Aval, que garante até 80% do valor do bem, no caso de falta de pagamento.

Para formar o Fundo, o banco deve contribuir com 0,5% do valor que pretende garantir. Além disso, o valor do financiamento é acrescido de 0,10%

vezes o número de prestações e ainda vezes o valor garantido. No caso de 72 prestações, o acréscimo seria de 5,76% ( $0,10\% \times 72 \times 0,8$ ).

Embora o número de veículos financiados tenha crescido bastante este ano, o transportador autônomo tem encontrado grandes dificuldades para aderir ao programa. Muitos autônomos atuam na informalidade e encontram dificuldades, por exemplo, para comprovar renda. Para minorar este problema, a lei no 12.249/10 determinou que o pagamento do frete do ao transportador autônomo de cargas deverá ser efetuado por meio de crédito em conta bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado ANTT.

A medida busca abolir a carta-frete, ou seja, documento emitido pela empresa de transporte autorizando o autônomo a gastar parte do frete em postos de combustível autorizados pela empresa. Necessário há algumas décadas, este mecanismo tornou-se dispensável após o desenvolvimento das comunicações e a ampliação dos caixas bancários.

Ainda que consiga atender aos requisitos dos agentes do BNDES, persiste um grave problema: mesmo com juro reduzido e prazo maior, o frete baixo não permite ao caminhoneiro arcar com a prestação de um veículo novo.

## RECICLAGEM NECESSÁRIA

Mesmo que atinja seus objetivos, o Pro Caminhoneiro sozinho não é capaz de promover a desejada renovação da frota nacional. Em primeiro lugar, porque os recursos previstos (fala-se em R\$ 2 bilhões) representam apenas uma pequena fração do faturamento da indústria de caminhões.

Em segundo lugar, porque os caminhões antigos continuarão em circulação. Em suma, haverá apenas ampliação da frota e, portanto, da oferta de transporte, o que aviltará ainda mais o frete e manterá em níveis elevados a poluição ambiental e o índice de acidentes.

A exemplo do que já ocorre em Portugal, Espanha e México, é essencial criar no Brasil um programa de reciclagem da frota de caminhões. Estes programas envolvem o pagamento pelo governo de um bônus ao proprietário pela retirada do veículo antigo de circulação.

A Argentina acaba de aprovar (decreto 353/10) um Plano de Renovação de Frota, que inclui bonificação de 25 a 35 mil pesos (dependendo da idade) pela destruição total e compactação da unidade usada. A verba destinada ao programa ainda é pequena (73,5 milhões de pesos), mas já constitui um bom começo.

A retirada de circulação dos veículos antigos pode trazer maior queda da poluição ambiental do que a introdução em 2012 dos caminhões Euro 5. Um veículo fabricado antes de 1990 emite tanto monóxido de carbono quanto sete caminhões Euro 3 ou dez caminhões Euro 5 (tabela 3). Da mesma forma, um veículo Euro 1 emite tanto particulado quando vihe caminhões novos ou quatro caminhões Euro 3.

Norma	Ano	CO	HC	NOx	MP
	Antes de 1990	14,0	3,5	14,4	
Euro 0	1990	11,2	2,8	9,0	
Euro 1	1992	4,9	1,2	8,0	0,40
Euro 2	1996	4,0	1,1	7,0	0,15
Euro 3	2001	2,0	0,6	5,0	0,11
Euro 4	2006	1,4	0,4	3,4	0,02
Euro 5	2009	1,4	0,4	2,0	0,02

Fonte: MBB e IRU

A implementação do programa oferece certas dificuldades. Uma delas é o que os veículos velhos ainda têm alto valor comercial. Outra é que seria necessário criar empresas especializadas em realizar a separação dos componentes do veículo e dar a cada um a destinação conveniente.

Outras medidas capazes de contribuir para a renovação da frota seriam a inspeção veicular (por enquanto restrita a São Paulo) e a mudança de política de cobrança do IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores. O ideal seria que o imposto crescesse com a idade do veículo. Atualmente, o tributo é uma alíquota sobre o valor de veículo, que cai com a idade. Em muitos Estados, veículos com mais de vinte anos são isentos.

## TEMPO DE DIREÇÃO

Outra deficiência legal do setor é a ausência de um regulamento sobre tempo de direção. Trata-se de norma que já existe na maioria dos países para evitar a fadiga do motorista e reduzir acidentes.

Na Europa, por exemplo, os limites são bastante rigorosos (tabela 4).

Tabela 4 – Tempo de direção na Europa

Quesito	CEE 265/05
Descanso diário	11 horas ininterruptas ou 12 fracionadas em 8+4
Pausas	Após 4h30min de direção, o motorista deve repousar 45 minutos ou optar por um período de 15 minutos e outro de 30 minutos de descanso
Descanso semanal	Em duas semanas consecutivas, o motorista deve gozar de pelo menos dois períodos de descanso semanal de 45h consecutivas ou um período de 45h consecutivas seguido de outro de 24 horas
Tempo máximo de condução	56 horas semanais 90 horas por duas semanas
Quem é punido	Proprietário do veículo
Controle	Tacógrafo eletrônico digital

Nos Estados Unidos, a legislação combina jornada de trabalho (14 horas) com tempo o tempo máximo de direção (tabela 5).

Tabela 5 – Tempo de direção e jornada nos EUA

Quesito	Limite (horas)
Tempo máximo de direção	11
Jornada máxima de trabalho (on duty)	14
Descanso mínimo entre jornadas (off duty)	10
Descanso em cabine leito (no leito ou fora dele)	2 + 8 ou 8+2
Tempo máximo de direção a cada 6/7 dias	60/70
Descanso periódico após 7/8 dias	10+24
Sistema de controle	Livro de bordo (log book)

Na curta distância (até 100 milhas de raio), pode ser usado no controle um cartão (*time card*) ou papeleta (*time sheet*). Representam metade da frota, mas se envolvem em apenas 10% dos acidentes.

Em condições adversas de direção, o motorista pode dirigir até 13 horas, desde que a jornada não passe de 14 horas.

A Austrália exige descanso diário de 10 h, pausas de 30 minutos a cada 5 horas, descanso periódico de 24 horas a cada 72 horas e realiza o controle por meio de livro de bordo (log book).

#### LEI VETADA

No Brasil, o inciso I do artigo 62 da CLT dispensa do controle de duração do trabalho os funcionários que realizam jornada externa incompatível com a fixação de horário.

Como a legislação não define em quais atividades este controle não é possível, no caso dos motoristas de caminhões, especialmente os que operam em rodovias, a jurisprudência é contraditória. Com o uso generalizado dos tacógrafos e rastreadores, há julgados que consideram perfeitamente possível o controle da jornada. No entanto, outros juizes têm negado o pagamento de horas extras sob a alegação de que o uso destes equipamentos não é suficiente para caracterizar o controle da jornada.

As grandes transportadoras já incorporaram o controle da jornada. No entanto, as médias e pequenas empresas costumam exigir jornadas maiores. Além disso, inexistente no Código de Trânsito dispositivo regulando o tempo de direção dos transportadores autônomos.

O projeto de lei nº 266/96, que tramitou durante treze anos pelo Congresso Nacional previa a inclusão do tempo de Direção no Código de Trânsito. O motorista deveria descansar pelo menos 30 minutos a cada quatro horas, que poderiam ser prorrogadas para cinco horas se necessário, para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O projeto previa também descanso mínimo de 10 horas a cada 24 horas.

No final da tramitação, o descanso de 10 horas foi retirado sob a alegação de que contraria a Consolidação das Leis Trabalho. O Congresso acabou aprovando um projeto manco, pois só previa o descanso de 30 minutos a cada 4 ou 5 horas.

Em julho de 2009, presidente da República em exercício vetou o projeto sob a alegação de que a proposta alcançava apenas a condução dos veícu-

los em rodovia (estrada pavimentada, segundo definição do CTB) e não se aplicava às estradas (vias não pavimentadas).

Alegou ainda que o agente de trânsito não teria como identificar em qual tipo de via o veículo estava trafegando nas últimas horas. E que o projeto não especificava como seria feito o controle do tempo, pois não havia exigência de equipamento de registro individualizado do tempo de direção. Outro motivo mencionado foi que a norma não indicava tempo mínimo em cada parada ou de tempo mínimo de repouso entre um dia e outro de serviço, o mais importante período de descanso para a efetiva recuperação das condições físicas do condutor.

#### NOVAS PROPOSTAS

Tramitam atualmente no Congresso vários projetos que tratam do assunto. Um deles é o PLS 271/08 do senador Paulo Paim, que cria o Estatuto do Motorista. Outro é o PL 99/07, do deputado Tarcísio Zimmerman. Estes projetos querem reduzir a jornada para seis horas e criar taxa de penosidade de 30% para a profissão. Ao mesmo tempo está em discussão também o Projeto de Emenda Constitucional (PEC) no 231/95, do senador Inácio Arruda, que prevê redução geral da jornada de trabalho de 44 horas para 40 horas.

Na remota hipótese de que tudo isso fosse aprovado, os efeitos da medida sobre o custo dos transportes seriam desastrosos (ver matéria neste anuário).

A NTC&Logística vem discutindo com o senador Paulo Paim com as suas Câmaras Técnicas propostas capazes de atender às peculiaridades de cada especialidade do transporte rodoviário de cargas.

No caso do tempo de direção, a sugestão preliminar consiste em aprimorar as alterações do CTB propostas pelo PL 266/96. Haveria descanso de 30 minutos a cada 4 horas. Este período poderia ser prorrogado para 5 horas, desde que isso não compromettesse a segurança rodoviária e permitisse ao condutor alcançar um ponto mais adequado de parada.

O tempo de direção não poderá superar 12 horas e o condutor é obrigado a descansar 10 horas a cada 24 horas.

O tempo de direção será controlado pelo próprio condutor e fiscalizado por meio de tacógrafo.

No caso do motorista empregado, a entidade pensa sugerir que o regulamento seja feito por meio de acréscimo aos dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho.

A jornada diária seria de 8 horas, mas seriam permitidas até duas horas extras. Seriam excluídos desta jornada os tempos de repouso, descanso, sobreaviso e espera (horas que o motorista fica aguardando carga, descarga ou fiscalização). Estas horas não seriam computadas como extraordinárias, mas seriam remuneradas com 30% do salário-hora normal. Este percentual seria válido também para o caso em que a empresa adota revezamento de motoristas (sistema de duplas). O tempo de repouso seria de 11 horas a cada 24 horas.

Para viagens de longa distância, que envolvam permanência fora da base por mais de um dia, o motorista deve descansar 30 minutos a cada quatro horas de direção. O repouso de 11 horas poderá ser fracionado em 9 + 2 horas.

Se a viagem durar mais de uma semana, o motorista teria direito a repouso de 36 horas por semana ou fração. Acordo coletivo de trabalho poderia estabelecer jornada de 12x36 horas, além de limites específicos de jornada semanal ou mensal, conforme a especialidade do transporte, e sazonalidade da carga, dentro do limite de 44 horas semanais.

*Ficaria proibido estabelecer prêmios e comissões com base na distância percorrida, tempo de viagem ou volume transportada, se isso comprometer a segurança rodoviária.*

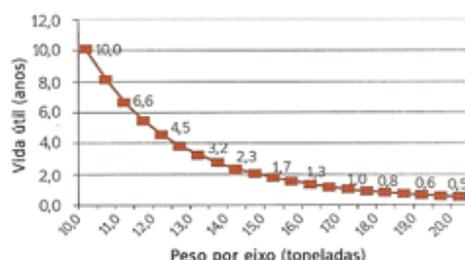
## EXCESSO DE PESO

Outra prática usual no país é excesso de peso. Devido ao reduzido número de balanças (especialmente nas rodovias federais), muitos veículos trafegam além do limite legal.

A grande maioria costuma incorporar, indevidamente, a tolerância de 5% no peso bruto. Como o setor passou oito anos sem multar os excessos por eixo, os transportadores deixaram de se preocupar com a correta distribuição de peso.

Na verdade, o peso por eixo tem impacto direto sobre a durabilidade dos pavimentos (gráfico 2).

Gráfico 2 - Impacto do excesso de peso sobre a vida útil do pavimento (eixo isolado)



O que causa a deterioração do pavimento é o peso por eixo, não o peso bruto total. Do ponto de vista do exclusivo da durabilidade do pavimento, não há limite para o peso bruto total dos veículos, desde que distribuído por um número adequado de eixos e desde que respeitados os limites legais de peso por eixo.

O peso bruto elevado tem impactos negativos sobre a segurança e a vida útil das pontes e viadutos (obras de arte especiais).

Veículos curtos e pesados geram grandes concentrações de cargas. Estas concentrações geram esforços elevados, que podem ultrapassar o coeficiente de segurança da obra.

Pesos brutos elevados têm também impactos negativos sobre a segurança do tráfego (tempos/distâncias de frenagem, aquecimento de freios, velocidades em aclives e estabilidade do veículo).

O excesso de peso aumenta os custos operacionais (combustível, manutenção, pneus, pontas de eixos, alinhamento de rodas, molas, chassi, tempo de viagem, redução da vida útil do equipamento) e os riscos de acidentes.

O controle de pesos uniformiza as condições de competição entre os transportadores, contribuindo para reduzir a oferta e melhorar os fretes.

## ACIDENTES

Um problema que não se restringe ao TRC é o alto índice de acidentes. O Brasil é campeão do G20 em mortes por 1.000 km de rodovias pavimentadas (tabela 6).

Este número guarda forte correlação com o volume de veículos/km de rodovia pavimentada (gráfico 3).

Tabela 6 – Índice de acidentes no G20

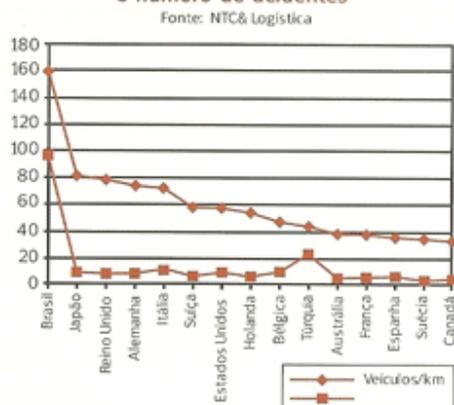
Classificação	Países	Mortes/1.000 Rodovias Pavimentadas
1	Suécia	3,70
2	Austrália	4,74
3	Canadá	4,86
4	França	5,81
5	Holanda	6,38
6	Suíça	7,16
7	Espanha	7,19
8	Reino Unido	8,31
9	Alemanha	9,07
10	Japão	9,28
11	Bélgica	9,90
12	Estados Unidos	10,28
13	Itália	11,61
14	Turquia	24,94
15	México	39,43
16	Rússia	41,89
17	Índia	53,62
18	China	72,16
19	Coreia do Sul	75,43
20	Brasil	95,78

No caso dos caminhões, no entanto, outros fatores como o mau estado de conservação das rodovias (veja capítulo sobre infraestrutura), idade da frota, falta de normas sobre tempo de direção, excesso de peso e escassez de balanças contribui para agravar a situação.

Segundo a Pamcary, os caminhões representam apenas cerca de 5% da frota, mas participam de 33% dos acidentes. Estão envolvidos em 8.500 mortes (2.500 motoristas) e 97,4 mil acidentes por ano.

Tudo isso custa cerca de R\$ 8,5 bilhões/ano, muito maior do que o custo do roubo de cargas. O custo médio por acidente chega a R\$ 80 mil. Em cada 100 acidentes envolvendo caminhões, há 14 vítimas fatais, 14 feridos graves e 41 feridos leves. O índice médio de acidentes é de 3,7 a cada 10.000 embarques. O fator humano e as condições da estrada são determinantes para a maioria dos acidentes. Os

Gráfico 3 - Correção entre densidade de tráfego e número de acidentes

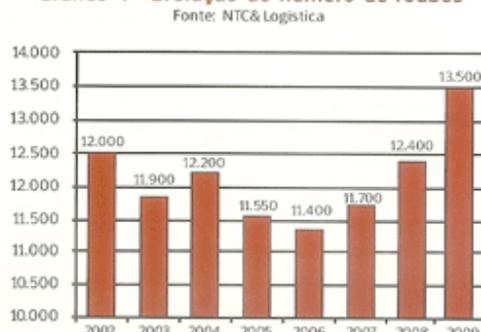


acidentes mais frequentes e mais graves são tombamento e capotagem de veículo articulado com excesso de peso, à noite e sob chuva, em curva sinuosa de rodovia mal conservada, com pouco trânsito, onde o motorista, na faixa de 18 a 25 anos, desenvolve, sob fadiga, velocidade incompatível com as condições da pista.

#### ROUBO DE CARGAS

Segundo dados da NTC&Logística, o número de roubos vem crescendo bastante (gráfico 4), assim como o número de ocorrências. Os prejuízos causados pelas quadrilhas organizadas, a serviço de grandes receptadores, já chegam a R\$ 900 milhões por ano.

Gráfico 4 - Evolução do número de roubos



Este número guarda forte correlação com o volume de veículos/km de rodovia pavimentada (gráfico 3).

Tabela 6 – Índice de acidentes no G20

Classificação	Países	Mortes/1.000 Rodovias Pavimentadas
1	Suécia	3,70
2	Austrália	4,74
3	Canadá	4,86
4	França	5,81
5	Holanda	6,38
6	Suíça	7,16
7	Espanha	7,19
8	Reino Unido	8,31
9	Alemanha	9,07
10	Japão	9,28
11	Bélgica	9,90
12	Estados Unidos	10,28
13	Itália	11,61
14	Turquia	24,94
15	México	39,43
16	Rússia	41,89
17	Índia	53,62
18	China	72,16
19	Coreia do Sul	75,43
20	Brasil	95,78

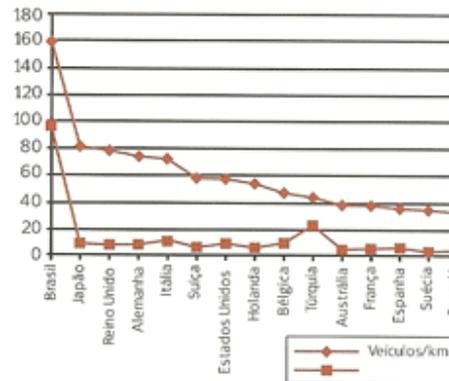
No caso dos caminhões, no entanto, outros fatores como o mau estado de conservação das rodovias (veja capítulo sobre infraestrutura), idade da frota, falta de normas sobre tempo de direção, excesso de peso e escassez de balanças contribui para agravar a situação.

Segundo a Pamcary, os caminhões representam apenas cerca de 5% da frota, mas participam de 33% dos acidentes. Estão envolvidos em 8.500 mortes (2.500 motoristas) e 97,4 mil acidentes por ano.

Tudo isso custa cerca de R\$ 8,5 bilhões/ano, muito maior do que o custo do roubo de cargas. O custo médio por acidente chega a R\$ 80 mil. Em cada 100 acidentes envolvendo caminhões, há 14 vítimas fatais, 14 feridos graves e 41 feridos leves. O índice médio de acidentes é de 3,7 a cada 10.000 embarques. O fator humano e as condições da estrada são determinantes para a maioria dos acidentes. Os

Gráfico 3 - Correção entre densidade de tráfego e número de acidentes

Fonte: NTC&Logística



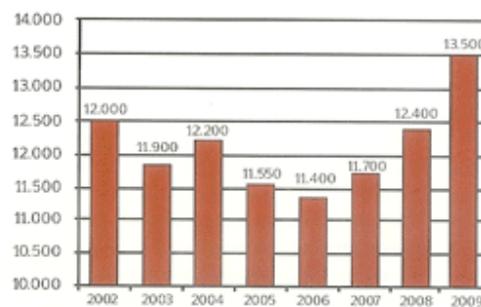
acidentes mais frequentes e mais graves são tombamento e capotagem de veículo articulado com excesso de peso, à noite e sob chuva, em curva sinuosa de rodovia mal conservada, com pouco trânsito, onde o motorista, na faixa de 18 a 25 anos, desenvolve, sob fadiga, velocidade incompatível com as condições da pista.

#### ROUBO DE CARGAS

Segundo dados da NTC&Logística, o número de roubos vem crescendo bastante (gráfico 4), assim como o número de ocorrências. Os prejuízos causados pelas quadrilhas organizadas, a serviço de grandes receptadores, já chegam a R\$ 900 milhões por ano.

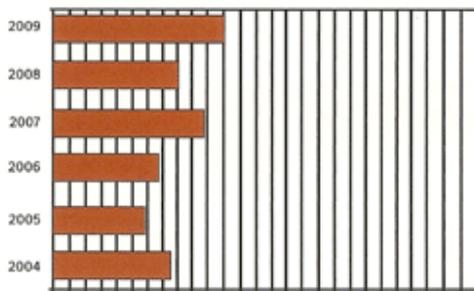
Gráfico 4 - Evolução do número de roubos

Fonte: NTC&Logística



Grande parte deste avanço pode ser debitado à demora do governo em regulamentar e cumprir a Lei Complementar 121/06 (Lei Negromonte). Este diploma determina:

**Gráfico 5 - Roubo/Furto de cargas - Brasil  
Evolução Anual - Ocorrências**



- A criação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas”, envolvendo a articulação das polícias e dos órgãos fazendários, federais e estaduais;
- A obrigação de os órgãos componentes do sistema fornecerem e compartilharem informações, visando à constituição de um banco de dados;
- A identificação pelos fabricantes, na nota fiscal, do lote e a unidade do produto que está sendo transportado;
- O estabelecimento, por Resolução do CONTRAN, de dispositivos antifurto, de sinais obrigatórios de identificação dos veículos e de requisitos técnicos e de segurança nos documentos de propriedade e de transferência dos veículos;
- A exigência de que o motorista de veículo de carga porte obrigatoriamente autorização para dirigi-lo (antiga “matrícula a termo”), que também deverá ser regulamentado pelo CONTRAN, de modo a possibilitar a verificação de vínculo regular entre o motorista e o veículo;
- A redução obrigatória dos prêmios de seguro para quem usa dispositivos opcionais de prevenção contra furto e roubo, a serem regulamentados pelo CONTRAN, “de forma a resguardar as normas de segurança do veículo e das pessoas envolvidas no transporte de terceiros”, o que, entre outras vanta-

gens, servirá para inibir a imposição de dispositivos ineficazes;

- A obrigatoriedade de as autoridades fazendárias fornecerem “à autoridade policial competente cópia dos autos de infração referentes a veículos ou mercadorias desacompanhados de documento regular de aquisição, encontrados durante qualquer ação fiscal”.

Houve vetos quanto a três aspectos importantes do projeto:

- A criação do Fundo para financiar a implantação e a manutenção do Sistema;
- O perdimento dos bens móveis e imóveis utilizados para a prática dos crimes, e
- O agravamento das multas pelo não recolhimento dos documentos de veículos sucateados.

Até o momento, apenas o CONTRAN se movimentou para cumprir a sua parte (dispositivos antifurto e matrícula a termo). Tudo o que depende de outros órgãos, como Ministérios dos Transportes, das Cidades e da Justiça, da Polícia Federal, da Secretaria Nacional de Segurança Pública ainda está por fazer.

#### CARGA TRIBUTÁRIA

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributários, os tributos consomem 56% do valor agregado produzido pelo TRC.

Os 44% que sobram cobrem mão de obra (27%) e juros e alugueis (9%). Restam apenas 8% para a conta de lucro.

Em cada R\$ 100,00 de frete, R\$ 38,00 são tributos. Isso fora a tributação embutida nos veículos e equipamentos (40%), combustível (57%), insumos (38%) e pedágio (23%).

A elevada carga tributária leva à informalidade e à sonegação (concorrência desleal). As alíquotas diferenciadas do ICMS estadual dificulta a gestão do TRC, burocratizam o setor criam custos adicionais. As barreiras fiscais entre Estados, por exemplo, aumentam bastante os tempo de viagem.

#### RESTRICÇÕES URBANAS

É crescente o número de cidades que criaram ou ampliaram restrições ao trânsito de caminhões nos centros urbanos. São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Ho-

rizonte e Brasília são bons exemplos desta política que vê veículo de carga como o grande culpado pelos congestionamentos.

São Paulo, por exemplo, chegou submeter a regime de rodízio os veículos urbanos de carga com quatro pneus e comprimento na faixa de 6 m, especialmente concebidos para trafegar nos centros das cidades.

Como a cadeia varejista não está preparada para receber as cargas à noite, o resultado foi grande aumento das peruas e vans, pois é preciso três ou quatro delas para substituir um caminhão leve.

O problema agrava-se devido ao grande número de transportadoras e armazéns situados dentro dos centros urbanos.

O ideal é que estas empresas se localizassem na parte externa de anéis rodoviários. Estes anéis teriam a virtude de evitar também o trânsito pelo perímetro urbano de caminhões de passagem para outras regiões.

Estes anéis, no entanto ou não existem ou ainda estão em construção. São Paulo concluiu apenas dois trechos do seu Rodoanel (oeste e sul). Falta construir ainda os trechos leste e norte.

No Rio, o anel rodoviário ligando o porto do Sepetiba às principais rodovias, embora previsto no Programa de Aceleração do Crescimento, caminha a passos de tartaruga.

No caso específico da região metropolitana de São Paulo, para onde se destinam ou de onde saem 36% das cargas movimentadas dentro do Estado, segundo estudos da Secretaria Estadual dos Transportes, apesar do alívio trazido pela conclusão do trecho sul do Rodoanel e da alto padrão das rodovias assegurado pela cobrança de altas taxas de pedágio, os oito eixos rodoviários que chegam à capital caminhão rapidamente para a saturação (tabela 7).

Um agravante é que São Paulo constitui ponto de passagem obrigatório para as cargas que se destinam ao maior porto brasileiro e que 83,5% das mercadorias chegam a Santos por rodovia.

Dentro do Rodoanel, imperam grandes congestionamentos, que superam 200 km e são, agravados por constantes enchentes. Com isso, a velocidade média cai abaixo de 20 km/h nos picos.

Segundo os estudos oficiais, duplicar rodovias não resolve o problema. É preciso mudar o paradigma. Isso

Tabela 7 – Evolução do Nível de Serviço nas rodovias da RMSP

Rodovia	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Anhanguera	D	D	F	F	F	F	F
Bandeirantes	C	D	E	F	F	F	F
Anchieta	D	D	F	F	F	F	F
Imigrantes	C	C	D	D	F	F	F
Castello	C	D	D	F	F	F	F
Raposo	C	D	D	F	F	F	F
Ayrton Senna	C	D	E	F	F	F	F
Dutra	D	E	F	F	F	F	F

Fonte: Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo

significa estruturar o modelo de distribuição, por meio de uma rede de plataformas logísticas intermodais concentradoras de carga (*hub and spoke*).

O objetivo destas plataformas seria permitir a integração modal e a transferência de até 20% das cargas para as ferrovias (no Estado, rodovia movimenta mais de 95% das mercadorias).

Para tanto, seria indispensável não apenas concluir o Rodoanel (terceiro trecho em fase de licitação), com também construir o Ferroanel.

Atualmente, os trens de carga têm que passar pela estação da Luz, no centro de São Paulo, somente de madrugada, para evitar conflitos com o transporte de passageiros.

Não se trata de empreitada fácil. Quando começaram a ser estudadas as concessões de rodovias paulistas, o então governador Mário Covas afirmou que as altas tarifas de pedágio eram propositais. Esperava que o encarecimento do caminhão acabasse levando as cargas a migrar para as ferrovias. Quase quinze anos depois, nada disso ocorreu.

*\*O autor é coordenador técnico da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares, coordenador das JARI do DER-SP e professor de Gerenciamento de Custos Logísticos da FAAP \**