

OBSTÁCULOS REGULATÓRIOS AO TRANSPORTE MULTIMODAL

AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2021/2024



ANTAQ
CICLO DE ESTUDOS
2022
SDS/GDE



CUSTOS LOGÍSTICOS TOTAIS =

Custo Direto
de Transporte

+

Custo do Estoque
em Trânsito

+

Custo do Estoque
Médio no Destino

CONDICIONANTES PARA O ÊXITO DA OPERAÇÃO MULTIMODAL

- **DISTÂNCIA** – a distância total da origem ao destino da carga deve ser tal que compense o custo do transbordo ou a transferência da carga;
- **VOLUME DA CARGA** – o volume a ser transportado deverá ser compatível com as características dos modos utilizados e a capacidade dos veículos empregados;
- **FLUXO DA CARGA** – um fluxo regular de cargas facilita a formação da operação multimodal.

FATORES DETERMINANTES AOS EMBARCADORES

- **PREÇO** - O custo do frete é sempre importante, mas quanto maior for a proporção do frete na equação de custo global, maior a probabilidade de os embarcadores ressaltarem a questão.
- **VELOCIDADE** - O tempo de trânsito traduz-se em custos de inventário, então, os embarcadores de mercadorias de valor elevado preferem entregas rápidas.
- **CONFIABILIDADE** - Alguns embarcadores preferem pagar mais por um serviço que garanta sua operação no tempo previsto e que preste os serviços como prometido, especialmente em inventários [*just-in-time*].
- **SEGURANÇA** - A perda ou a avaria em trânsito é um risco segurável, mas levanta muitas dificuldades para os embarcadores, especialmente quando as partidas de cargas são de valores elevados ou frágeis.

DEFINIÇÃO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

INTERMODALIDADE

≠

MULTIMODALIDADE



LEI N° 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998.

Art. 5º **O Operador de Transporte Multimodal** é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador. [...]

Art. 8º **O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas** evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino.

**RESPONSABILIDADE
DO TRANSPORTADOR**



**COMO IDENTIFICAR O
REGIME JURÍDICO?**

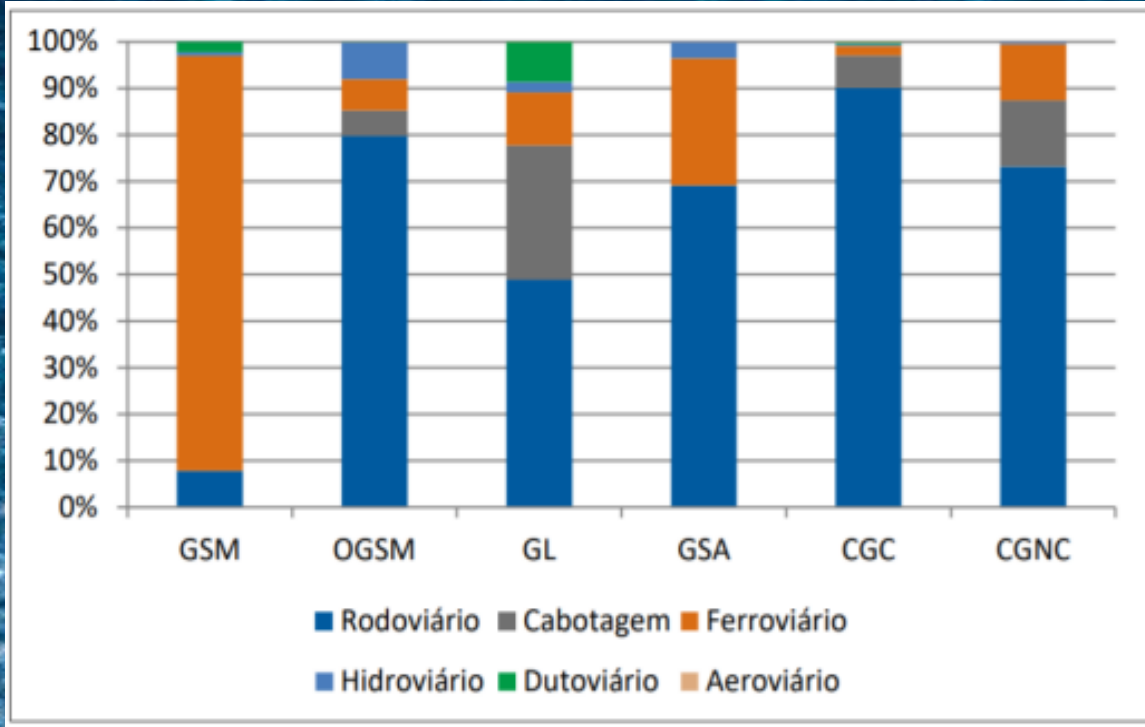


**REGRAS UNCTAD/ICC
DE 1992**



A aplicação das REGRAS UNCTAD/ICC foi impulsionada pela incorporação nos modelos de documentos de transporte da **FIATA** e da **BIMCO**.

PREVALÊNCIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTES BRASILEIRA



AUDITORIA TCU

RECOMENDAÇÕES COM IMPACTOS NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO:

- Incentivo à navegação interior e cabotagem;
- Indicadores de monitoramento; e
- Implantação do DT-e



IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DAS RODOVIAS NA AMAZÔNIA

As simulações consideraram apenas os custos de transporte dos produtores, sem calcular os custos de manutenção das rodovias e os impactos das externalidades à sociedade.



Entroncamento da Transamazônica (BR-230) com a BR-163, próximo a Santarém (PA), e seus numerosos ramais em formato “**ESPINHA DE PEIXE**”.

VIAS ECONOMICAMENTE NAVEGADAS – CARGAS (2020)

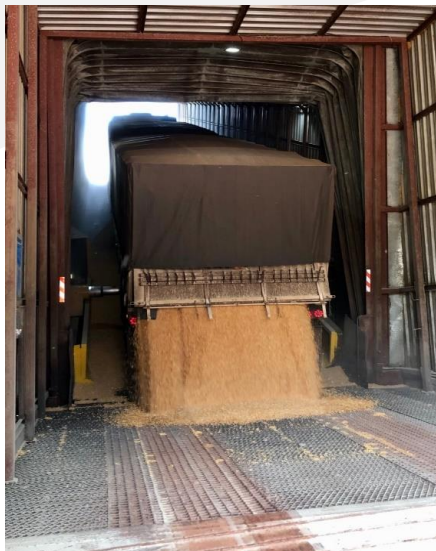
APENAS 1/3

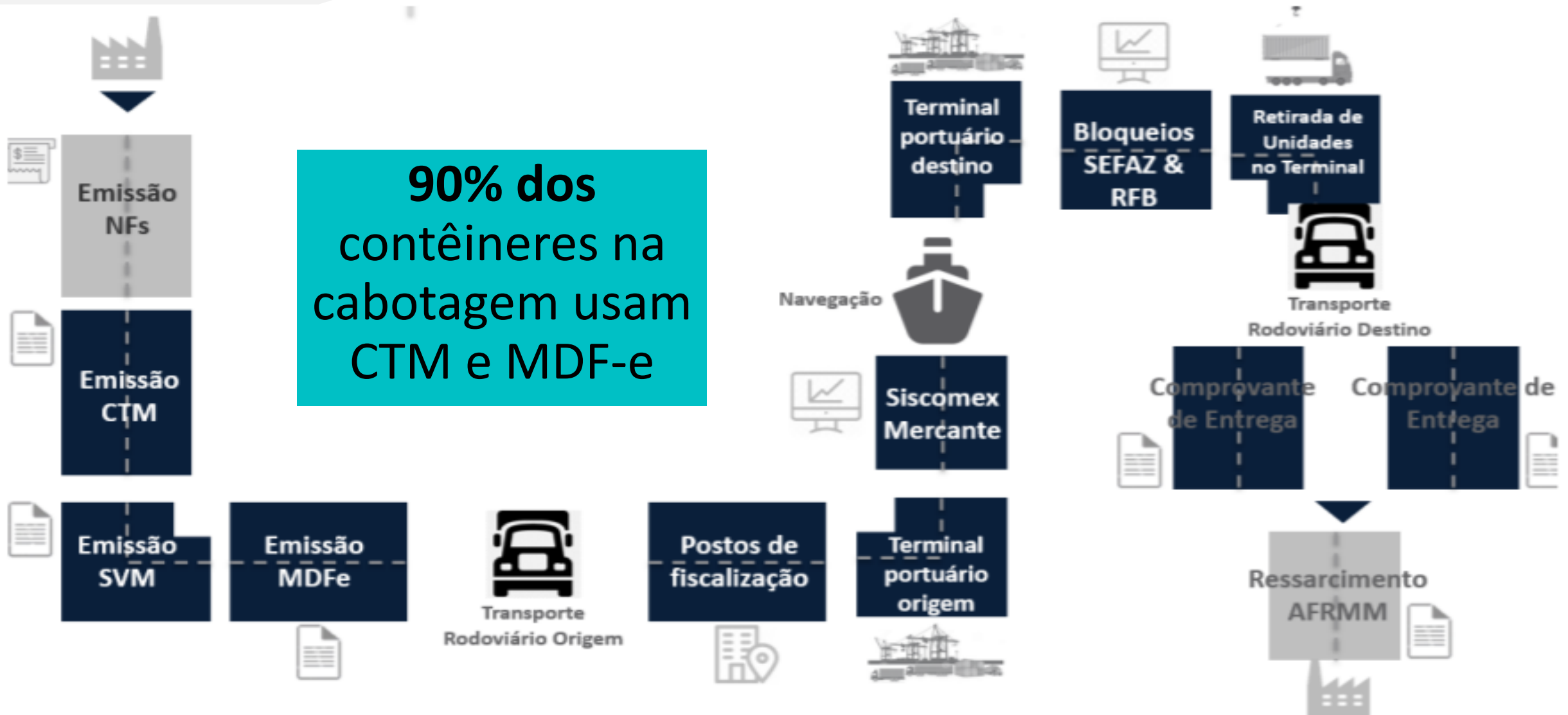
**DOS 63.000 KM DE
VIAS NAVEGÁVEIS É
UTILIZADO.**

Extensão (Km)
12.058

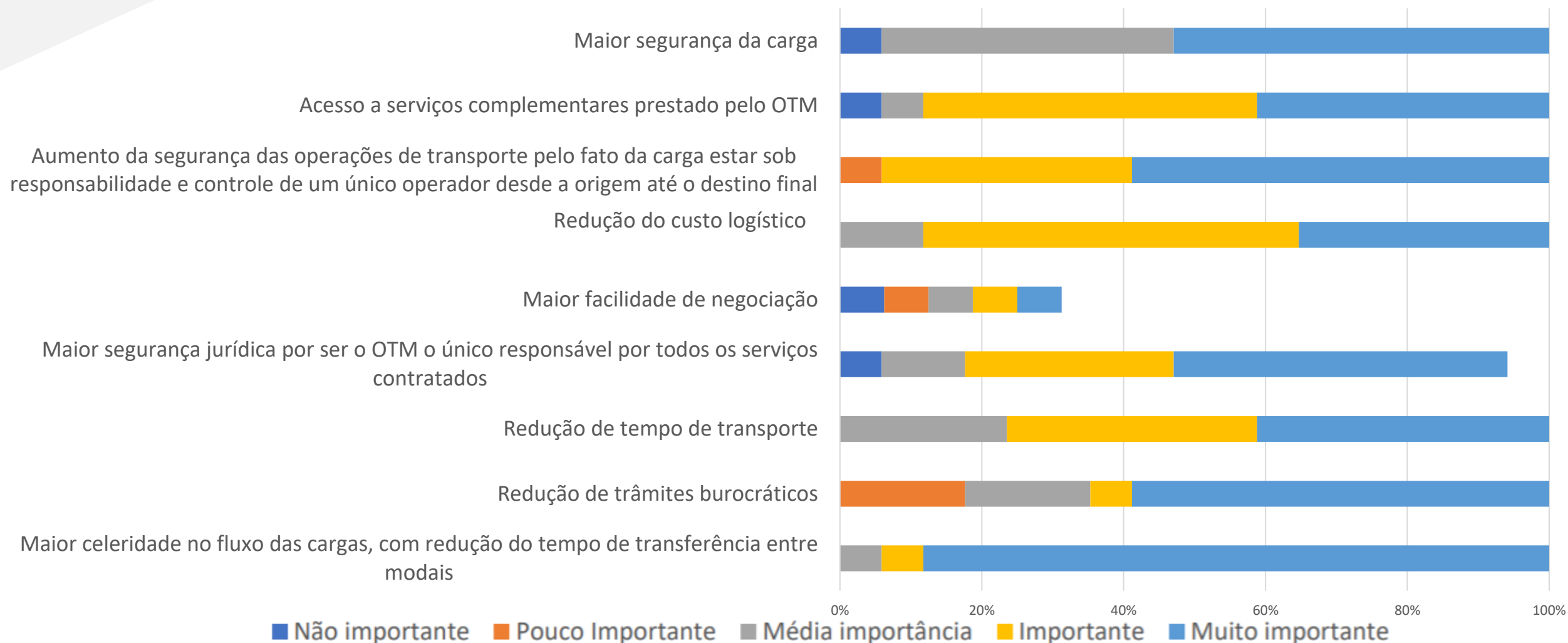


ESTUDO DE CASO – ARCO NORTE (EIXO TAPAJÓS)

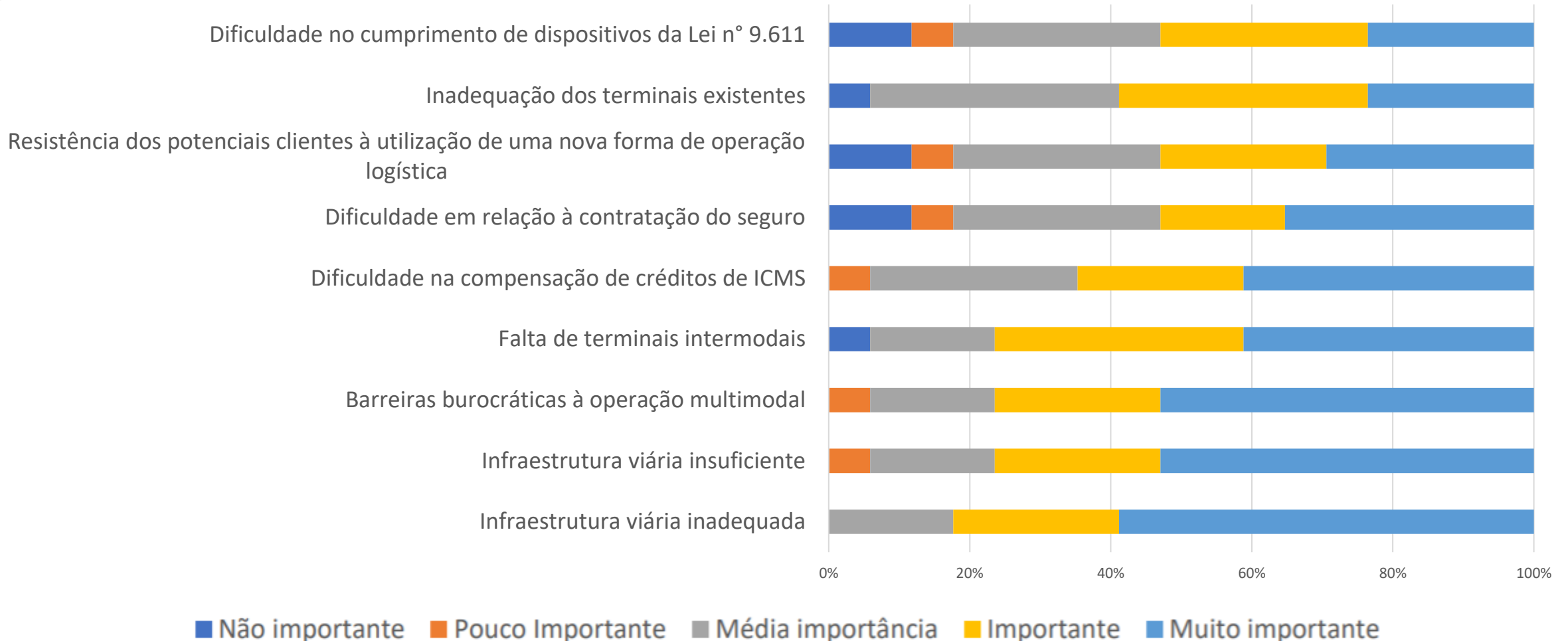




PRINCIPAIS BENEFÍCIOS



PRINCIPAIS ENTRAVES



- As EBNs possuem protagonismo no transporte multimodal brasileiro;
- Se as externalidades socioambientais de cada modal forem consideradas, aumenta a viabilidade de uso da navegação interior (em especial na Amazônia);
- A integração do DT-e ao transporte aquaviário deve considerar os demais sistemas e evitar as redundâncias;
- A verticalização da cadeia logística de exportação de grãos e a variabilidade do frete rodoviário favorecem a intermodalidade.

OBRIGADO

Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade - SDS
Gerência de Desenvolvimento e Estudos - GDE
gde@antag.gov.br

