



RELATÓRIO TÉCNICO



GRUPO 4, PRODUTO 6

ORDEM DE SERVIÇO: 003/2019, PROCESSO N° 50501326261/2018-11, NOTA DE EMPENHO: 2018NE802202

REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

COORDENADOR: PROF. JOSÉ VICENTE CAIXETA FILHO

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

FUNDAÇÃO DE ESTUDOS AGRÁRIOS LUIZ DE QUEIROZ

MARÇO 2019

REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

Equipes técnicas envolvidas:

ANTT:

Alam Gonçalves Guimarães – SUROC
André Sousa Ramos – SUROC
Hugo Alves Silva Ribeiro – SUREG
Iana Araujo Rodrigues – SUROC
José da Silva Santos – SUFIS
Rodrigo Lúcius de Amorim – SUROC
Tito Livio Pereira Queiroz e Silva – SUROC
Wilton Costa Drumond Sousa – SUROC

FEALQ/ESALQ-LOG/USP:

Carlos Eduardo Osório Xavier
Fernando Vinícius da Rocha
José Eduardo Holler Branco
José Vicente Caixeta Filho
Lilian Maluf de Lima
Renata Cristina Ferrari
Thiago Guilherme Péra
Valeriana Cunha

**VERSÃO REVISADA
ABRIL 2019**

Glossário

ABIQUIM – Associação Brasileira da Indústria Química

ABTLP – Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

ESALQ – Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”

ESALQ-LOG – Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial

FEALQ – Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

GERET – Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

SIFRECA – Sistema de Informações de Fretes

SUFIS – Superintendência de Fiscalização

SUREG – Superintendência de Governança Regulatória

SUROC – Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas

TRC – Transporte Rodoviário de Cargas

USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

1. Introdução.....	6
2. Pesquisa de preços dos insumos e definição dos parâmetros do modelo de custo de transporte.....	8
2.1. Parâmetros dos custos fixos.....	12
2.1.1. Custo de depreciação (<i>Cdep</i>).....	12
2.1.2. Custo de remuneração do capital (<i>Crcap</i>)	24
2.1.3. Custo de mão de obra de motoristas (<i>Cmo</i>).....	25
2.1.4. Custo de tributos e taxas da composição veicular (<i>Ctrib</i>).....	28
2.1.5. Custo de risco de acidente e roubo da composição veicular (<i>Cseg</i>)	29
2.1.6. Custo adicional de cargas perigosas (<i>Cper</i>)	30
2.2. Parâmetros dos custos variáveis	32
2.2.1. Custo de combustível (<i>Ccomb</i>).....	32
2.2.2. Custo de Arla (<i>Carla</i>)	36
2.2.3. Custo de pneus e recauchutagem (<i>Cpne</i>).....	40
2.2.4. Custo de manutenção (<i>Cman</i>).....	43
2.2.5. Custo de lubrificantes (<i>Club</i>).....	44
2.2.6. Custo de lavagens e graxas (<i>Clav</i>).....	49
2.3. Outros parâmetros.....	51
2.3.1. Velocidade média de transporte (<i>v</i>)	51
2.3.2. Tempo total de pátio (carregamento e descarregamento) (<i>tp</i>)	51
2.3.3. Horas trabalhadas por mês	53
3. Conceituação das faixas de referência de valores dos fretes e respectivas métricas	54
4. Mercados específicos: características principais	57
4.1. Carga indivisível.....	57
4.2. Carga emergencial.....	58
4.3. Carga Viva.....	58
4.4. Cargas frágeis ou sensíveis	59
4.4.1. Equipamentos eletroeletrônicos e de comunicação.....	59
4.4.2. Vidros e louças	59
4.5. Carga líquida não perigosa	60
4.6. Medicamentos	60
4.7. Contêiner.....	61
4.8. Cargas Aquecidas	61
4.9. Produtos perigosos.....	62
4.10. Logística reversa.....	64
4.11. Serviços de transporte contratados pela CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento).....	64
4.12. Correios	65
4.13. Lixo urbano.....	66
4.14. Transporte de valores	66
4.15. Sobre situações específicas	67

5.	Reuniões realizadas e contribuições recebidas de agentes representativos.....	69
5.1.	Principais contribuições recebidas durante reuniões temáticas ESALQ-LOG/ANTT.....	70
5.2.	Principais contribuições recebidas de agentes do setor em oportunidades além das reuniões temáticas realizadas.....	78
6.	Metodologia de cálculo dos pisos mínimos	84
7.	Pisos mínimos (coeficientes obtidos).....	85
8.	Anexos.....	88
8.1.	Principais contribuições recebidas.....	88
8.2.	Acordos coletivos utilizados como referência para a definição dos salários.....	130
8.3.	Dados coletados	156
8.4.	Estatísticas de emplacamento dos veículos.....	174
8.5.	Dados levantados para o cálculo do IPVA e do licenciamento dos veículos.....	176
8.6.	Nota Técnica sobre o tratamento de dados dos resultados do questionário.....	177
8.7.	Informações utilizadas para as regressões do cálculo da vida útil.....	178
8.8.	Forma de obtenção das cotações de preço junto aos fabricantes	179
8.9.	Planilhas de cálculo dos pisos mínimos e as comparações entre a proposta e a resolução vigente	182
8.10.	Planilhas comparativas com o impacto de cada variável no resultado final	182
8.11.	Planilhas com as respostas brutas e refinadas do questionário	182
8.12.	Atas de reuniões presenciais específicas (externas ou nas dependências do ESALQ-LOG)	182
8.12.1.	Reuniões realizadas.....	182
8.12.2.	Reunião com o Ministério da Infraestrutura (15 de janeiro de 2019)	184
8.12.3.	Reunião com a ABIOVE (29 de janeiro de 2019).....	184
8.12.4.	Reunião com a Garamaggio Transportes e Logística (30 de janeiro de 2019) ..	185
8.12.5.	Participação no CONET – Conferência Nacional dos Estudos em Transporte (07, 08, 09 e 10 de fevereiro de 2019)	185
8.12.6.	Reunião com a Transac Transporte Rodoviário (13 de fevereiro de 2019)	186
8.12.7.	Reunião com o SETCEPAR (13 de fevereiro de 2019)	186
8.12.8.	Reunião com a CNTA (20 de fevereiro de 2019)	186
8.12.9.	Reunião com a CONAB (25 de fevereiro de 2019)	188
8.12.10.	Reunião com a SINDICOM/PLURAL (26 de fevereiro de 2019)	188
8.12.11.	Reunião com a FETCEPS (01 de março de 2019).....	189

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

8.12.12.	Reunião com a ABPA (13 de março de 2019).....	190
8.12.13.	Ciclo de reuniões realizado em Itajaí/SC (14, 15 e 16 de março de 2019)....	190
8.12.14.	Reunião com a Cargo-X (20 de março de 2019).....	191
8.12.15.	Reunião com a INPEV (20 de março de 2019).....	191
8.12.16.	Reunião com a ANDA (25 de março de 2019).....	191
8.12.17.	Reunião com a SETCESP (27 de março de 2019).....	192
8.12.18.	Reunião com a CNI (29 de março de 2019).....	192
8.12.19.	Reunião com o Ministério da Infraestrutura (29 de março de 2019)	192
8.12.20.	Reunião com a ANFAVEA (29 de março de 2019)	193
8.12.21.	Reunião com o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí/RS (02 de abril de 2019).....	193
8.12.22.	Reunião com a ABOL (05 de abril de 2019).....	194
8.12.23.	Reunião com a ATC/SETCARR (09 de abril de 2019)	194
8.13.	Simulações de pisos mínimos de fretes para diferentes distâncias e cargas.....	194
8.14.	Pen-Drive que contém as planilhas referentes a: cálculo dos pisos mínimos e as comparações entre a proposta e a resolução vigentes (“Preços Mínimos Frete.ESALQ-LOGv6.xlsx”); comparativo do impacto de cada variável no resultado final (“Comparativo Proposta ESALQ-LOG e R5839.xlsm”); respostas brutas e refinadas do questionário (“Questionário-Análise2019.03.11.xlsx”)	206

1. Introdução

A Medida Provisória nº 832 de 2018 (Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas) foi editada para “promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”, trazendo a competência da ANTT para a regulamentação do assunto.

A Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), publica a tabela com os preços mínimos de fretes referentes ao quilômetro rodado na realização de frete, por eixo carregado, para diferentes categorias de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel), não incluindo valores de pedágios e tributos.

A Resolução ANTT nº 5.821, de 7 de junho de 2018, altera a Resolução anterior, incluindo situações excepcionais nas quais as tabelas de preços mínimos não se aplicam (destaque para o caso de fretes de retorno e logística reversa). Além disso, altera a tabela de preços mínimos da resolução anterior, incluindo a discriminação de preço por tipo de veículo qualificado pela quantidade de eixos, além de definir que a tal resolução não se aplica aos contratos com prazo determinado comprovadamente formalizados até a publicação desta resolução. No entanto, a Resolução nº 5.821/2018 foi revogada em 11 de junho de 2018 pela Resolução ANTT nº 5.822, de 08 de junho de 2018, ficando válida apenas a Resolução anterior, de maio de 2018.

Em 9 de agosto de 2018, a supracitada Medida Provisória foi convertida na Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, trazendo algumas novas regras, entre as quais a possibilidade da ANTT “fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte”.

Contestações das mais diversas ocorreram, seja por parte dos transportadores, seja por parte dos embarcadores, no que dissesse respeito à categorização considerada para as cargas, aos parâmetros técnicos de veículos adotados e aos próprios valores publicados. Tais fatos puderam ser verificados pela maior demanda recebida pela ANTT assim como pela maior repercussão no setor percebida tanto pelo ESALQ-LOG, quanto pela própria imprensa. Por exemplo, muito continuou a ser questionado sobre o tratamento dado às supostas cargas de retorno – fertilizantes, principalmente – o que fez com que navios graneleiros desse tipo de produto ficassem atracados por longos períodos em terminais

marítimos brasileiros para depois voltarem ainda cheios para suas origens. Destaque também para anúncios feitos por algumas indústrias, que descontentes com a Tabela, estariam preferindo verticalizar os serviços de transporte rodoviário, incrementando a aquisição de caminhões novos. Observou-se ainda a geração de expectativa no mercado – noticiada pela grande imprensa – com relação à possível inconstitucionalidade da política de preços mínimos de fretes (alguns juristas alegam que a Constituição Federal proíbe a regulamentação do transporte terrestre por medida provisória; como a lei teve origem na Medida Provisória nº 832, ela também seria inconstitucional). De qualquer forma, aguarda-se a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a constitucionalidade da tabela com preços mínimos do frete, o que poderá ocorrer durante o ano de 2019.

Nesse contexto, o objetivo deste Produto é apresentar o detalhamento dos parâmetros considerados para a elaboração dos pisos mínimos do frete rodoviário, sintetizar uma análise das demandas trazidas pelas diversas partes afetadas pela política pública nesse projeto, discutir e apresentar os valores novos de referência dos pisos mínimos de fretes a partir da metodologia estabelecida no relatório do Produto 5.

Cabe o destaque de que após a depuração de uma série de contribuições por parte dos agentes econômicos junto à ANTT, somada à *expertise* do grupo técnico da Agência e do ESALQ-LOG, foi possível estruturar uma metodologia mais aderente às condições observáveis no mercado do transporte rodoviário de cargas do Brasil em termos de custos operacionais totais, a qual também é apresentada nesse relatório.

2. Pesquisa de preços dos insumos e definição dos parâmetros do modelo de custo de transporte

Os dados de entrada do modelo de custo de transporte rodoviário, também denominados de *inputs* ou parâmetros, exercem influência significativa na definição dos pisos mínimos de fretes do transporte rodoviário de cargas.

Nesse sentido, por exemplo, a adoção de indicadores médios para cada um dos parâmetros do modelo de custo de transporte resultaria na quantificação do custo operacional médio do transporte rodoviário brasileiro, não sendo este o objetivo da Política Nacional de Pisos Mínimos de Fretes do Transporte Rodoviário de Cargas: “promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional...” (Lei nº 13.703/2018). Por outro lado, a adoção de indicadores mínimos observados em cada um dos parâmetros pode implicar em dois tipos de incoerências: (i) o parâmetro tido como mínimo na amostra obtida ser um *outlier*; ou (ii) o parâmetro é representativo para um número muito restrito de agentes do mercado, não refletindo a realidade operacional do transporte de cargas no Brasil.

Os parâmetros do modelo de custo de transporte podem ser segmentados em dois conjuntos:

- Parâmetros mercadológicos, que se referem aos indicadores dos preços dos insumos de transporte, envolvendo: preço do caminhão-trator, preço do implemento, preço do óleo combustível, preço dos óleos lubrificantes etc.
- Parâmetros operacionais, que se referem aos indicadores operacionais e produtivos do transporte rodoviário de carga, envolvendo: rendimento do consumo de combustível, velocidade, tempos de carregamento e descarregamento, dentre outros.

Os parâmetros mercadológicos foram estruturados a partir da coleta de dados a nível nacional de forma a considerar as particularidades de cada uma das Unidades Federativas brasileiras. Tal premissa se mostra alinhada ao fato de a Lei nº 13.703/2018 ser de caráter nacional para promoção de condições mínimas para realização de fretes no território nacional.

Além disso, cabe o destaque de que, de forma a reduzir potenciais incoerências nas análises, definem-se como referências para cada parâmetro mercadológico os valores estabelecidos pelo quartil de maior eficiência – primeiro quartil quando o valor do

parâmetro for diretamente proporcional ao custo de transporte e terceiro quartil quando o valor do parâmetro for inversamente proporcional ao custo de transporte. Exceções existem na tratativa de alguns parâmetros dessa regra geral, as quais serão detalhadas na sequência.

Parâmetros operacionais do transporte de cargas, por sua vez, foram obtidos via pesquisa realizada com agentes do setor, particularmente envolvendo aplicação de questionário física e eletronicamente. No total, foram obtidas 965 respostas até a data de 1 de março de 2019 envolvendo: 47,0% Empresas Transportadoras de Cargas (ETC); 43,6% Transportadores Autônomos de Carga (TAC); 3,4% Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), além de 6,0% na categoria outros (empresas com frota própria, consultores, arrendatário etc.).

Nesta seção do documento serão apresentados os detalhes das definições estabelecidas para cada um dos parâmetros de custo de transporte que serão adotados no modelo. De forma objetiva, são apresentados os dados referenciais utilizados, bem como a forma de obtenção dos mesmos. De extrema importância para a elaboração do modelo de custeio, antes de tratar especificamente de cada um dos dados de entrada, tem-se como etapa fundamental a seleção dos veículos típicos de cada uma das composições veiculares.

Seleção dos veículos típicos de cada uma das composições veiculares

Como premissas para a seleção desses veículos (caminhão-trator) típicos para cada combinação veicular, adotou-se como referência o número de vendas no ano de 2018 (dados da FENABRAVE - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, apresentados no Anexo IV) e o quão comum é o modelo do veículo no mercado brasileiro, de acordo com dados do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito). Fez-se ainda uma análise da capacidade de tração do veículo, de forma a se ter uma adequação entre o caminhão-trator e os implementos considerados.

Para cada um dos tipos de composições veiculares estabelecidos (veículos de 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 9 eixos), a Tabela 1 apresenta o modelo do caminhão-trator adotado como referencial para a elaboração da política de pisos mínimos. Por sua vez, a Tabela 2 apresenta a tipologia dos implementos rodoviários estabelecidos como referenciais para cada uma das composições veiculares.

Tabela 1. Veículos típicos considerados para cada combinação veicular (número de eixos).

Número de eixos	Tipo	Modelo típico
2	Chassi 4x2	MB / ATEGO 1419
3	Chassi 6x2	VW/CONSTELLATION 24.280
4	Cavalo 4x2	VO / VM270
5	Cavalo 4x2	VW / 19.330
6	Cavalo 6x2	MB / AXOR2544
7	Cavalo 6x2	SC / R440
9	Cavalo 6x4	SC / R440

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Tabela 2. Implementos típicos considerados para cada combinação veicular (número de eixos).

Classe de carga	Número de eixos da composição veicular	Tipo de implemento
Granel sólido	2	Carroceria graneleira
	3	Carroceria graneleira
	4	Semirreboque graneleiro (2 eixos)
	5	Semirreboque graneleiro (3 eixos)
	6	Semirreboque graneleiro (3 eixos)
	7	Bitrem Graneleiro
	9	Rodotrem Graneleiro
Granel líquido	2	Tanque Aço Carbono 10 m ³
	3	Tanque Aço Carbono 15 m ³
	4	Semirreboque tanque (2 eixos)
	5	Semirreboque tanque (3 eixos)
	6	Semirreboque tanque (3 eixos)
	7	Bitrem tanque
	9	Bitrenzão tanque
Frigorificada	2	Carroceria
	3	Carroceria
	4	Semirreboque (2 eixos)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

	5	Semirreboque (3 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)
	7	Bitrem
	9	Rodotrem
Contêiner	5	Semirreboque (2 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)
	9	Rodotrem
Carga geral	2	Carroceria de grade baixa
	3	Carroceria de grade baixa
	4	Semirreboque de grade baixa (2 eixos)
	5	Semirreboque de grade baixa (3 eixos)
	6	Semirreboque de grade baixa (3 eixos)
	7	Bitrem de grade baixa
	9	Rodotrem de grade baixa
Neogranel	2	Carroceria de grade baixa
	3	Carroceria de grade baixa
	4	Semirreboque de grade baixa (2 eixos)
	5	Semirreboque de grade baixa (3 eixos)
	6	Semirreboque de grade baixa (3 eixos)
Carga perigosa sólida	2	Carroceria de grade baixa
	3	Carroceria de grade baixa
	4	Semirreboque (2 eixos)
	5	Semirreboque (3 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)
	7	Bitrem Graneleiro
	9	Rodotrem Graneleiro
Carga perigosa líquida	2	Tanque Inox 10 m ³
	3	Tanque Inox 15 m ³
	4	Semirreboque (2 eixos) 25 m3
	5	Semirreboque (3 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)

	7	Bitrem
	9	Bitrenção
Carga perigosa frigorificada	2	Carroceria
	3	Carroceria
	4	Semirreboque (2 eixos)
	5	Semirreboque (3 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)
	7	Bitrem
	9	Rodotrem
Contêiner (perigoso)	5	Semirreboque (2 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)
	9	Rodotrem
Carga geral perigosa	2	Carroceria
	3	Carroceria
	4	Semirreboque (2 eixos)
	5	Semirreboque (3 eixos)
	6	Semirreboque (3 eixos)
	7	Bitrem
	9	Rodotrem

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

2.1. Parâmetros dos custos fixos

No modelo de custos de transporte, o custo fixo total é calculado a partir de seis classes de elementos de custo: Custo de depreciação (C_{dep}), Custo de remuneração do capital (C_{rcap}), Custo de mão de obra de motoristas (C_{mo}), Custo de tributos e taxas da composição veicular (C_{trib}), Custo de risco de acidente e roubo da composição veicular (C_{seg}) e Custo adicional de cargas perigosas (C_{per}), conforme apresentado na metodologia. Na sequência será apresentada a forma de obtenção dos parâmetros para cada uma dessas classes.

2.1.1. Custo de depreciação (C_{dep})

O custo de depreciação do cavalo-trator tem como premissa básica o valor de aquisição do cavalo-trator. Baseando-se nas definições dos modelos de caminhão-trator, tem-se

a necessidade de se realizar a coleta dos preços desses itens para abastecer o modelo de custo de transporte. Para esses insumos, os preços podem variar, por exemplo, de acordo com a localidade da revendedora, com a quantidade de veículos comprados, as variações nos preços (promoções), dentre outras.

Dada a estratégia comercial de cada fabricante e loja revendedora do caminhão-trator, a coleta de preços junto aos agentes do mercado para inserção no modelo poderia não trazer valores representativos ao mercado brasileiro. Com essa problemática em evidência, adotou-se como fonte padrão o valor divulgado na Tabela FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) para a compra de veículos trator novos, tendo o indicador de fevereiro de 2019 como o de referência. A Tabela 3 traz a relação dos valores considerados para cada um dos caminhões-tratores, estando disponibilizadas nas Figura 1, Figura 2, Figura 3, Figura 4, Figura 5, Figura 6 e Figura 7 as telas (*print screen*) da consulta realizada.

Tabela 3. Valor de aquisição do caminhão-trator.

Tipo	Modelo	Valor de aquisição (R\$)
Chassi 4x2	MB / ATEGO 1419	195,816.00
Chassi 6x2	VW/CONSTELLATION 24.280	257,279.00
Cavalo 4x2	VO / VM270	254,120.00
Cavalo 4x2	VW / 19.330	261,722.00
Cavalo 6x2	MB / AXOR2544	361,446.00
Cavalo 6x2	SC / R440	420,220.00
Cavalo 6x4	SC / R440	453,579.00

Fonte: Tabela FIPE (2019).

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	509280-9
Marca:	MERCEDES-BENZ
Modelo:	Atego 1419 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	kqxnfflxfbcd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:18
Preço Médio	R\$ 195.816,00

Figura 1. Preço do Atego 1419, extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	515141-4
Marca:	VOLKSWAGEN
Modelo:	24-280 E Constel. 6x2 2p (diesel)(E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	m1zm64sxlzcd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:20
Preço Médio	R\$ 257.279,00

Figura 2. Preço do Constellation 24-280, extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	516173-8
Marca:	VOLVO
Modelo:	VM 270 4x2 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	mx8ts2c0g7cd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:20
Preço Médio	R\$ 254.120,00

Figura 3. Preço do VM 270, extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	515138-4
Marca:	VOLKSWAGEN
Modelo:	19-330 E Constellation 2p (diesel)(E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	m654dmbnl5cd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:21
Preço Médio	R\$ 261.722,00

Figura 4. Preço do Constellation 19-330, extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	509275-2
Marca:	MERCEDES-BENZ
Modelo:	Axor 2544 S/LS 6x2 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	rz3s0b34nccd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:21
Preço Médio	R\$ 361.446,00

Figura 5. Preço do Axor 2544, extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	513221-5
Marca:	SCANIA
Modelo:	R-440 A 6x4 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	wg4kdrx2vkcd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:22
Preço Médio	R\$ 453.579,00

Figura 6. Preço do R-440 (6x4), extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

Mês de referência:	fevereiro de 2019
Código Fipe:	513220-7
Marca:	SCANIA
Modelo:	R-440 A 4x2 3-Eixos/A 6x2 2p(dies.) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	t601ytqz6scd
Data da consulta	quarta-feira, 13 de março de 2019 15:28
Preço Médio	R\$ 420.220,00

Figura 7. Preço do R-440 (4x2), extraído da Tabela FIPE (print screen).
Fonte: Tabela FIPE (2019).

Definição da vida útil do veículo

Outro insumo para o custo de depreciação do cavalo-trator é a vida econômica (ou vida útil do veículo). No caso do presente estudo, foi considerado o período de 7 anos (84 meses).

A determinação da vida econômica da combinação veicular baseou-se em um estudo da evolução do custo de capital, do custo de manutenção e do custo com combustível de uma combinação veicular de seis eixos, formada por um cavalo-trator de três eixos e um semirreboque de três eixos. O método usado para calcular a depreciação, a remuneração do capital e o custo de capital é o mesmo considerado no modelo de custos.

Calculou-se o custo de manutenção fazendo uso de uma função linear estimada pelo método dos mínimos quadrados, que relaciona os custos de manutenção em R\$/km com o ano do ativo, a partir de informações de mercado declaradas por transportadores, por meio de questionário *online*. A Figura 8 exibe a função linear obtida, que retorna o custo de manutenção em R\$/km em função da idade do veículo. Os dados usados podem ser visualizados na Seção 8.7 deste documento.

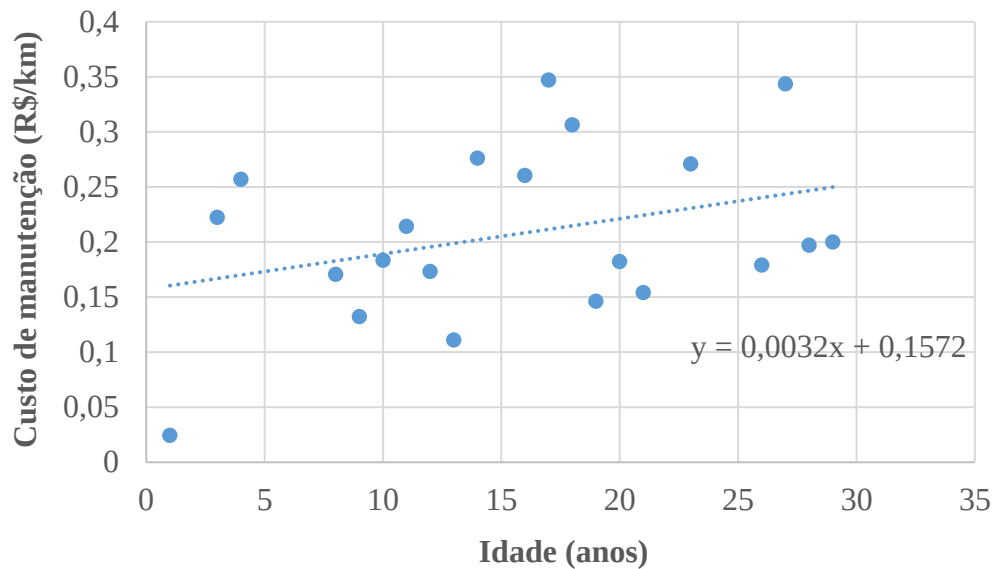


Figura 8. Regressão linear do custo de manutenção médio (R\$/km) com a idade do veículo.

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Para calcular o custo de combustível, estimou-se uma função linear que retorna a eficiência média de combustível de combinações veiculares com seis eixos em função da idade do veículo. Os dados de eficiência foram obtidos por meio de questionário *online* e a análise usada foi para o veículo 6 eixos. A Figura 9 traz a função linear obtida. Os dados usados podem ser visualizados na Seção 8.7 deste documento.

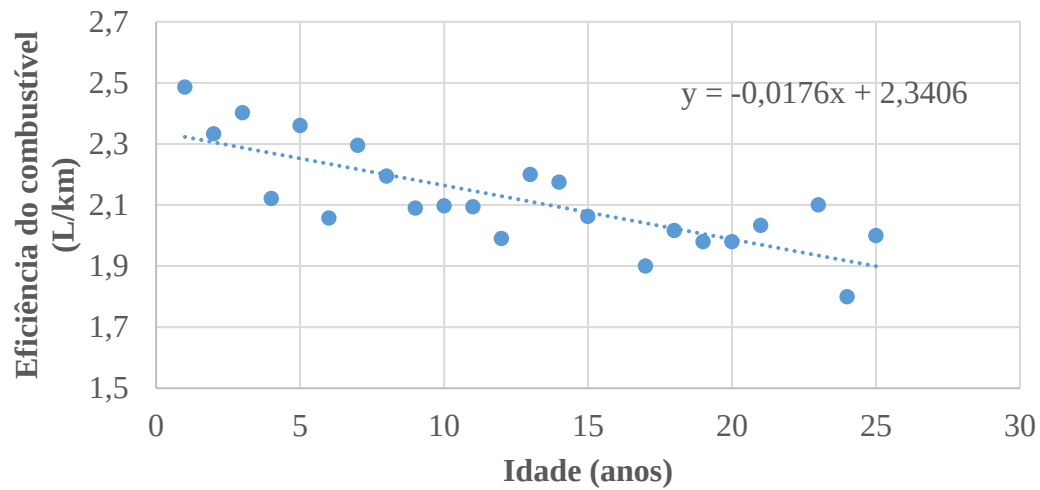


Figura 9. Regressão linear da eficiência de combustível (L/km) com a idade do veículo.
Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Na sequência, a Tabela 4 sintetiza os resultados obtidos para a análise da vida econômica do veículo. Adota-se como quilometragem anual o valor do terceiro quartil das distâncias declaradas pelos transportadores no questionário *online*.

Tabela 4. Custos de capital, manutenção e diesel considerados no estudo de avaliação da vida econômica da composição veicular.

Ano	Valor do veículo	Custo de Capital	Manutenção		Custo de Diesel		Manutenção + Combustível	Custo Total
VA	R\$	R\$/ano	R\$/ano	R\$/km	R\$/ano	L/km	R\$/ano	R\$
1	305.450	126.014	22.616	0,16	212.441	0,43	235.057	361.071
2	282.080	40.996	23.068	0,16	214.063	0,43	237.130	278.126
3	260.350	38.003	23.519	0,17	215.709	0,44	239.228	277.231
4	240.260	35.108	23.970	0,17	217.382	0,44	241.352	276.460
5	221.810	32.312	24.421	0,17	219.080	0,44	243.501	275.813
6	204.590	30.012	24.872	0,18	220.805	0,45	245.678	275.690
7	189.010	27.388	25.324	0,18	222.558	0,45	247.882	275.270
8	174.660	25.260	25.775	0,18	224.339	0,45	250.113	275.373
9	161.130	23.604	26.226	0,19	226.148	0,46	252.374	275.978
10	148.830	21.599	26.677	0,19	227.987	0,46	254.664	276.263
11	137.519	19.902	27.128	0,19	229.856	0,47	256.984	276.886
12	127.067	18.389	27.580	0,20	231.755	0,47	259.335	277.724
13	117.410	16.991	28.031	0,20	233.687	0,47	261.718	278.709
14	108.487	15.700	28.482	0,20	235.651	0,48	264.133	279.833
15	100.242	14.507	28.933	0,21	237.648	0,48	266.581	281.88

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

A partir das projeções de custo para cada ano, estimou-se a curva de custo total, que corresponde à soma do custo de capital, do custo de manutenção e do custo do Diesel, que é apresentada na Figura 10.

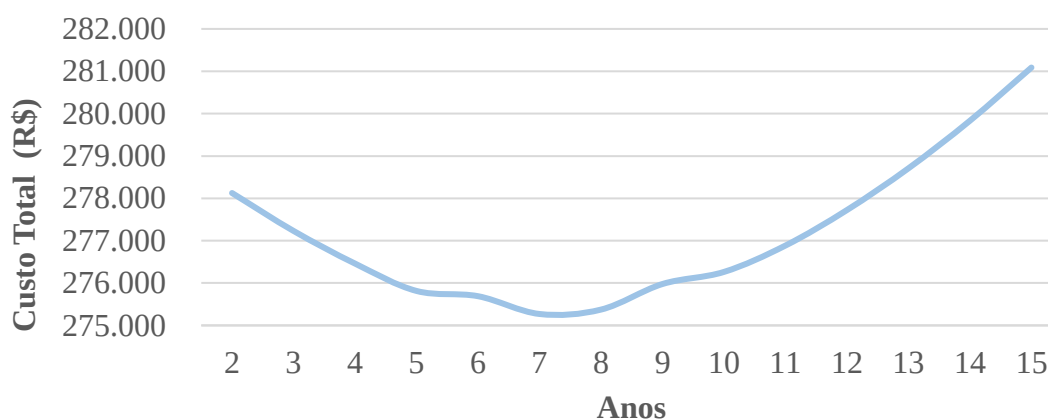


Figura 10. Curva de custo total considerada para determinar a vida econômica da composição veicular.

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Baseando-se nessas informações apresentadas, verifica-se que a idade de sete anos é aquela que apresenta o menor valor de custo total. Entende-se que não faz sentido econômico um transportador utilizar o veículo por um período maior do que sete anos, haja vista que acima dessa idade o custo total revela-se crescente.

Por fim, o cálculo do valor de revenda foi estruturado a partir de um modelo de regressão baseado em dados da Tabela FIPE. Para tal análise, foram coletados os preços dos cinco caminhões-trator com maior volume de venda para diferentes anos de fabricação (preços disponibilizados no Anexo III, na Tabela 30). A partir desses dados, os quais estão plotados no gráfico apresentado na Figura 11, foram criados cinco modelos de regressão para captar o efeito da idade do veículo no preço de venda do mesmo. Adotou-se, para fins de estudo, o modelo de regressão exponencial, o qual apresentou o melhor ajuste (maior valor para o R^2), conforme mostrado na Tabela 5.

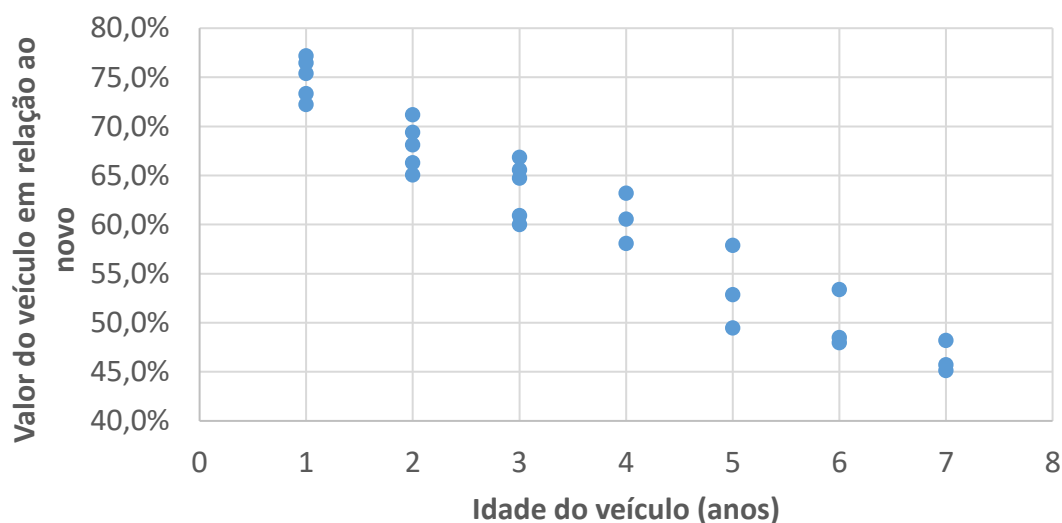


Figura 11. Relação entre o valor do veículo (Tabela FIPE) e a idade.
Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em valores da Tabela FIPE (2019).

Tabela 5. Resultados dos modelos de regressão analisados.

R²	0,8648	0,9317	0,8956	0,9345	0,9353
Tipo de Regressão / Idade	Potencial	Linear	Logarítmica	Exponencial	Polinomial
1	78,3%	73,7%	76,9%	74,5%	74,5%
2	66,6%	69,0%	67,1%	68,8%	68,9%
3	60,6%	64,3%	61,3%	63,5%	63,7%
4	56,7%	59,5%	57,2%	58,6%	58,8%
5	53,8%	54,8%	54,1%	54,1%	54,2%
6	51,6%	50,0%	51,5%	49,9%	50,0%
7	49,7%	45,3%	49,3%	46,1%	46,2%
8	48,2%	40,6%	47,4%	42,6%	42,6%
9	46,9%	35,8%	45,7%	39,3%	39,4%
10	45,8%	31,1%	44,2%	36,3%	36,6%

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em valores da Tabela FIPE (2019).

Dessa forma, o valor de revenda do caminhão-trator considerado representa 46,1% do valor do veículo novo.

Os mesmos valores de vida econômica e valor de revenda foram utilizados para os cálculos da depreciação dos implementos rodoviários. No tocante ao preço de aquisição destes, o ESALQ-LOG realizou cotações de preços junto a fabricantes destes implementos. Os preços foram obtidos junto a sites especializados na venda desse tipo de equipamento e via ligações telefônicas para as empresas revendedoras. Derivados do levantamento realizado, os valores adotados como preços referenciais estão disponibilizados na Tabela 6.

Tabela 6. Preços dos implementos rodoviários.

Número de eixos da composição veicular	Classe de carga	Tipo de implemento	Preço (R\$)
2	Granel sólido	Carroceria	24.000,00
3	Granel sólido	Carroceria	30.000,00

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

4	Granel sólido	Semirreboque (2 eixos)	95.000,00
5	Granel sólido	Semirreboque (3 eixos)	105.000,00
6	Granel sólido	Semirreboque (3 eixos)	105.000,00
7	Granel sólido	Bitrem Graneleiro	152.000,00
9	Granel sólido	Rodotrem Graneleiro	198.200,00
2	Granel líquido	Tanque Aço Carbono 10 m ³	40.714,29
3	Granel líquido	Tanque Aço Carbono 15 m ³	53.571,43
4	Granel líquido	Semirreboque (2 eixos)	100.000,00
5	Granel líquido	Semirreboque (3 eixos)	125.000,00
6	Granel líquido	Semirreboque (3 eixos)	155.000,00
7	Granel líquido	Bitrem	189.650,00
9	Granel líquido	Bitrenção	223.500,00
2	Frigorificada	Carroceria	47.000,00
3	Frigorificada	Carroceria	57.000,00
4	Frigorificada	Semirreboque (2 eixos)	93.180,00
5	Frigorificada	Semirreboque (3 eixos)	239.770,00
6	Frigorificada	Semirreboque (3 eixos)	239.770,00
7	Frigorificada	Bitrem	263.632,00
9	Frigorificada	Rodotrem	329.540,00
5	Contêiner	Semirreboque (2 eixos)	95.000,00
6	Contêiner	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
9	Contêiner	Rodotrem	178.200,00
2	Carga geral	Carroceria	21.500,00
3	Carga geral	Carroceria	21.500,00
4	Carga geral	Semirreboque (2 eixos)	85.000,00
5	Carga geral	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
6	Carga geral	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
7	Carga geral	Bitrem	132.000,00
9	Carga geral	Rodotrem	178.200,00
2	Neogranel	Carroceria	21.500,00
3	Neogranel	Carroceria	21.500,00
4	Neogranel	Semirreboque (2 eixos)	85.000,00
5	Neogranel	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
6	Neogranel	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
2	Carga perigosa sólida	Carroceria	24.000,00
3	Carga perigosa sólida	Carroceria	30.000,00
4	Carga perigosa sólida	Semirreboque (2 eixos)	95.000,00
5	Carga perigosa sólida	Semirreboque (3 eixos)	105.000,00
6	Carga perigosa sólida	Semirreboque (3 eixos)	105.000,00

7	Carga perigosa sólida	Bitrem Graneleiro	152.000,00
9	Carga perigosa sólida	Rodotrem Graneleiro	198.200,00
2	Carga perigosa líquida	Tanque Inox 10 m ³	57.000,00
3	Carga perigosa líquida	Tanque Inox 15 m ³	75.000,00
4	Carga perigosa líquida	Semirreboque (2 eixos) 25 m ³	106.000,00
5	Carga perigosa líquida	Semirreboque (3 eixos)	175.000,00
6	Carga perigosa líquida	Semirreboque (3 eixos)	217.000,00
7	Carga perigosa líquida	Bitrem	265.510,00
9	Carga perigosa líquida	Bitrenção	312.900,00
2	Carga perigosa frigorificada	Carroceria	47.000,00
3	Carga perigosa frigorificada	Carroceria	57.000,00
4	Carga perigosa frigorificada	Semirreboque (2 eixos)	93.180,00
5	Carga perigosa frigorificada	Semirreboque (3 eixos)	239.770,00
6	Carga perigosa frigorificada	Semirreboque (3 eixos)	239.770,00
7	Carga perigosa frigorificada	Bitrem	263.632,00
9	Carga perigosa frigorificada	Rodotrem	329.540,00
5	Contêiner (perigoso)	Semirreboque (2 eixos)	95.000,00
6	Contêiner (perigoso)	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
9	Contêiner (perigoso)	Rodotrem	178.200,00
2	Carga geral perigosa	Carroceria	21.500,00
3	Carga geral perigosa	Carroceria	21.500,00
4	Carga geral perigosa	Semirreboque (2 eixos)	85.000,00
5	Carga geral perigosa	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
6	Carga geral perigosa	Semirreboque (3 eixos)	115.000,00
7	Carga geral perigosa	Bitrem	132.000,00
9	Carga geral perigosa	Rodotrem	178.200,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

2.1.2. Custo de remuneração do capital (C_{rcap})

Para o cálculo do custo de remuneração do capital, além dos valores de aquisição e revenda mencionados, faz-se necessário o uso de um parâmetro para a taxa de

remuneração do capital. Foi considerada a taxa de poupança divulgada pelo Banco Central do Brasil¹ como uma referência para a definição de uma taxa real de juro representativa do custo de oportunidade do capital do transporte rodoviário de carga.

2.1.3. Custo de mão de obra de motoristas (C_{mo})

O salário do motorista teve seu valor de referência obtido através de levantamento de documentos sobre os acordos coletivos em vigência para cada um dos estados brasileiros. Tais documentos foram obtidos junto aos sindicatos da categoria (um sindicato por estado brasileiro) e também junto ao Ministério do Trabalho. Tais informações foram processadas e foi considerado o valor de salário relativo ao quartil de maior eficiência (primeiro quartil), além de ter sido feita uma segregação por tipo de composição (tipo de veículo) e de ter sido calculado um acréscimo de 30% para produtos perigosos, em função do adicional de periculosidade do trabalho, seguindo legislação trabalhista. O acréscimo devido para produtos frigorificados (com base em entrevistas junto a agentes representativos do setor) também foi considerado.

A Tabela 7 sintetiza as informações de pisos salariais. Adicionalmente, a Figura 12, a Figura 13 e a Figura 14 permitem visualizar as diferenças entre os pisos salariais existentes entre os estados brasileiros, ao passo que a Tabela 31 (Seção 8.3) lista as instituições que foram consultadas para a obtenção dessas informações. Os arquivos dos acordos consultados estão disponibilizados na Seção 8.2 deste documento.

¹ Valor disponível em: <https://www.bcb.gov.br/estatisticas/remuneradepositospoupanca>

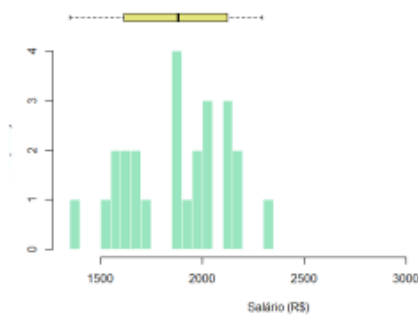
Tabela 7. Análise estatística da amostra obtida para o piso salarial dos motoristas (valores em R\$ por mês).

	Veículos de 7 e 9 eixos	Veículos de 4, 5 e 6 eixos	Veículos de 2 e 3 eixos
Valor máximo	2305,00	2032,50	2037,00
Valor médio	1876,42	1731,35	1518,40
Valor mínimo	1396,50	1388,00	1086,30
Quartil 1	1650,91	1606,45	1431,14
Quartil 2	1890,00	1797,00	1520,00
Quartil 3	2032,50	1862,26	1639,00
Quartil 4	2305,00	2032,50	2037,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em informações de acordos coletivos.

Dispersão salarial

Veículos de 7 e 9 | Carga não especial/perigosa



- Amazonas: retirado da análise (outlier)
- Amapá: não quiseram disponibilizar a informação

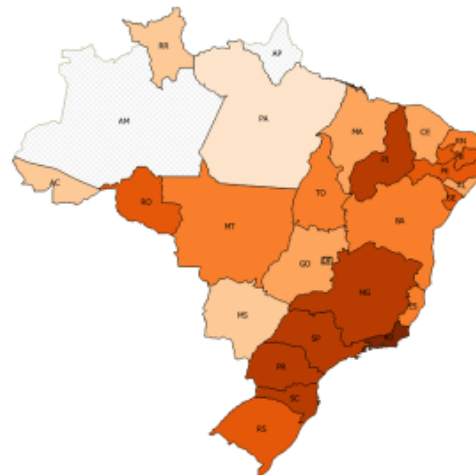


Figura 12. Dispersão salarial para os veículos de 7 e 9 eixos (veículos articulados).
Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em informações de acordos coletivos.

Dispersão salarial

Veículos de 4, 5 e 6 eixos | Carga não especial/perigosa

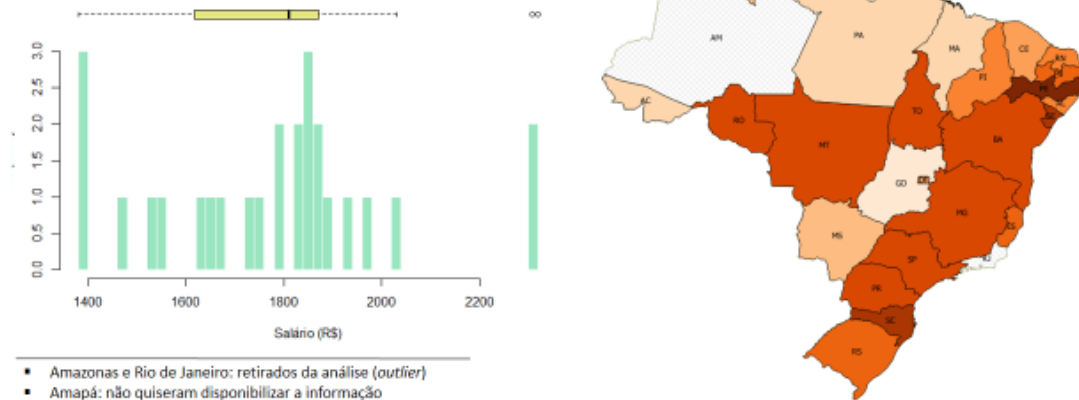


Figura 13. Dispersão salarial para os veículos de 4, 5 e 6 eixos.

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em informações de acordos coletivos.

Dispersão salarial

Veículos de 2 e 3 eixos | Carga não especial/perigosa

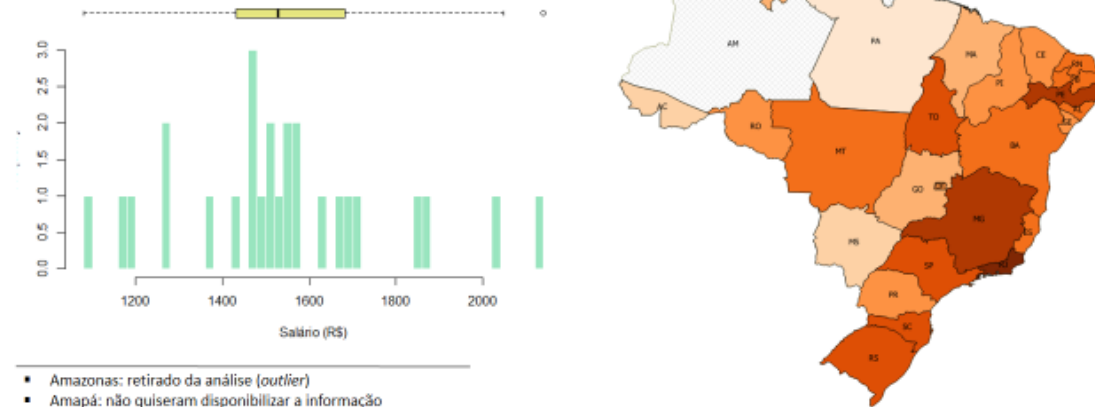


Figura 14. Dispersão salarial para os veículos de 2 e 3 eixos.

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em informações de acordos coletivos.

Para o parâmetro número de motoristas foi considerado apenas um motorista na operação de transporte. Nas respostas do questionário aplicado, poucos respondentes

informaram haver mais de um motorista na operação de transporte, sendo a quantidade igual a 1 o valor mais frequente.

Para os Encargos Sociais (mão de obra), por definição, foi considerado os encargos equivalentes a uma empresa não optante pelo simples com base sobre um salário hora, especificados pelo Guia Trabalhista² - o valor de referência adotado foi 96,75% do salário.

Ao se pesquisar sobre outras alternativas existentes para o cálculo desse insumo de transporte, foi constatado que o percentual relacionado aos encargos sociais tem ampla variação e é dependente, por exemplo: (i) do número e valor dos benefícios oferecidos ao motorista; (ii) do tipo e tamanho da empresa transportadora, dentre outros.

2.1.4. Custo de tributos e taxas da composição veicular (C_{trib})

Para os valores de IPVA, DPVAT e Licenciamento foram considerados os valores praticados para o Estado de São Paulo, no ano de 2019. Como alternativa para os valores de tais insumos, tem-se a condução de um levantamento de valores praticados em todas as Unidades da Federação do Brasil. Por outro lado, ao se realizar tal levantamento, ficou constatada a falta de informações tal como a divulgação pública de alguns estados brasileiros. Frente a essa indisponibilidade das informações de parte significativa das Unidades da Federação, optou-se por considerar os valores relativos ao Estado de São Paulo, o qual detém a maior parte da frota de caminhões do Brasil.

Além disso, cabe o destaque de que o valor do licenciamento (valor de R\$ 90,00 por ano) é multiplicado pelo número de placas existentes na composição veicular. Portanto, tomando como exemplo o caso do bitrem, tem-se a cobrança de três taxas de licenciamento (uma para o caminhão-trator e uma para cada semirreboque). No caso do IPVA (valor de 1,5% sobre o preço médio do veículo) e do DPVAT (valor nacional de R\$ 16,77 por ano), os mesmos só incidem uma única vez.

As principais estatísticas referentes ao levantamento realizado para os valores do IPVA e licenciamento dos veículos estão disponibilizadas na Tabela 8, estando os dados levantamentos para cada uma das Unidades da Federação disponibilizados na Seção 8.5.

² <http://www.guiatrabalhista.com.br/tematicas/custostrabalhistas.htm>

Tabela 8. Análise estatística do levantamento realizado para os valores de IPVA e licenciamento dos veículos.

	IPVA (%)	Licenciamento (R\$)
Valor máximo	3,00	202,55
Valor médio	1,20	114,52
Valor mínimo	1,00	62,00
Quartil 1	1,00	85,25
Quartil 2	1	105,71
Quartil 3	1,25	127,62
Quartil 4	3	202,55

Para a taxa de vistoria do tacógrafo, o valor de referência considerado foi obtido via pesquisa de preços junto às empresas ligadas a essa atividade. A coleta de preços foi realizada pelo ESALQ-LOG via telefone, sendo o valor de referência igual a R\$ 290,00 por ano. A pesquisa junto aos agentes do mercado evidenciou que essa taxa de R\$ 290,00 é composta por uma taxa fixa de R\$ 90,00 paga por guia de recolhimento e uma taxa do estabelecimento, que gira em torno de R\$ 200,00. A relação das empresas consultadas é apresentada na Tabela 9.

Tabela 9. Empresas consultadas como referência para o estabelecimento dos custos de vistoria do tacógrafo.

Empresa	Município	Valor
Empresa 1	Piracicaba (SP)	R\$ 290,87
Empresa 2	Piracicaba (SP)	R\$ 290,00
Empresa 3	Campinas (SP)	R\$ 290,78

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

2.1.5. Custo de risco de acidente e roubo da composição veicular (C_{seg})

O custo anual do seguro foi calculado tendo como base o estabelecimento de um valor percentual aplicado sobre o preço médio do veículo. Tem-se como valor padrão a utilização do parâmetro de 5% sobre o valor médio do caminhão-trator. Tal parâmetro

foi obtido via entrevistas junto às transportadoras rodoviárias, bem como junto a motoristas e a cooperativas de transporte.

Uma alternativa para esse parâmetro seria obter o valor de referência junto às empresas que comercializam o seguro de carga. Porém, o levantamento exploratório de informações junto a essas empresas mostrou que o valor do seguro é dependente, dentre outros fatores, do histórico de ocorrências do motorista/transportadora. Dada a impossibilidade de se considerar esses fatores para fins de cálculo, adotou-se como valor de referência o valor médio de seguro do veículo declarado pelos agentes, tendo como base o valor médio do veículo.

2.1.6. Custo adicional de cargas perigosas (C_{per})

Específico para o transporte de produtos perigosos, adicionou-se um parâmetro que representa o custo total para a realização de todos os trâmites exigidos para essa operação de transporte. Para a obtenção desse parâmetro de custo fixo, o valor de referência adotado teve como base um estudo disponibilizado pela Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP). A partir desse documento, constatou-se a totalidade das existências legais necessárias para a realização de uma operação de transporte de produtos que se enquadram nessa categoria. Com esse detalhamento, foi estimado um custo fixo anual por veículo utilizado na operação de transporte de produtos perigosos, o qual representa o custo associado a todas as exigências legais para essa categoria de carga.

Para fins de elaboração dos valores de referência da política de preços mínimos no transporte rodoviário no Brasil, foram obtidos valores para:

- Transporte de granéis sólidos perigosos (detalhamento de custos apresentado na Tabela 10);
- Transporte de granéis líquidos perigosos (Tabela 11); e
- Transporte de produtos perigosos em equipamentos frigorificados, de carga geral e em contêiner (Tabela 12).

Tabela 10. Estimativa de custo adicional no transporte de produtos perigosos (granel sólido).

Itens	Custo (R\$)
Exigências legais	16.200,21
Impostos e taxas	4.396,49
Kit de emergência	4.004,09
Equipamentos de Proteção Individual (EPI)	3.494,77
Conjunto para atendimento de emergência	2.925,00
Despesas médicas	738,32
Certificações e Licenças	494,23
<i>Custo total</i>	<i>32.253,09</i>

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados da ABTLP.

Tabela 11. Estimativa de custo adicional no transporte de produtos perigosos (granel líquido).

Itens	Custo (R\$)
Exigências legais	16.200,21
Kit de emergência	5.471,09
Impostos e taxas	4.596,49
Conjunto para atendimento de emergência	4.400,25
Equipamentos de Proteção Individual (EPI)	3.494,77
Certificações e Licenças	1.148,22
Despesas médicas	738,32
<i>Custo total</i>	<i>36.049,34</i>

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados da ABTLP.

Tabela 12. Estimativa de custo adicional no transporte de produtos perigosos (carga frigorificada, contêiner e carga geral).

Itens	Custo (R\$)
Exigências legais	8.223,89
Equipamentos de Proteção Individual (EPI)	3.494,77
Impostos e taxas	3.256,49
Kit de emergência	1.168,49
Despesas médicas	738,32
<i>Custo total</i>	<i>16.881,95</i>

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados da ABTLP.

2.2. Parâmetros dos custos variáveis

Conforme apresentado na metodologia, o custo variável é calculado a partir de seis classes de elementos de custo: Custo de combustível (C_{comb}), Custo de Arla (C_{arla}), Custo de pneus e recauchutagem (C_{pne}), Custo de manutenção (C_{man}), Custo de lubrificantes (C_{lub}) e Custo de lavagens e graxas (C_{lav}). Na sequência será apresentada a forma de obtenção dos parâmetros para cada uma dessas classes.

2.2.1. Custo de combustível (C_{comb})

Para o cálculo dessa classe de custo, uma variável essencial diz respeito ao rendimento médio do combustível. O valor de referência adotado foi obtido na pesquisa realizada por meio da aplicação de questionários. Foi considerado o valor da mediana (valor central ou percentil de 50%) das respostas no questionário, considerando as diferenças existentes entre as classes de eixos dos veículos. Em suma, composições menores tendem a ter um melhor rendimento no consumo de combustível do que composições maiores.

A única combinação veicular que não teve essa metodologia do rendimento de consumo de combustível utilizada foi a de veículos de dois eixos. No caso desses veículos, a alta variabilidade de tipos de veículos de dois eixos impossibilitou a utilização do questionário como base para cálculo desse parâmetro. Isso ocorreu pelo fato de os veículos de dois eixos terem uma pluralidade elevada em termos de tipos e, consequentemente, capacidade de transporte de cargas muito abrangente. As variações são desde veículos com pouco mais de 1 tonelada de capacidade de lotação até 7 toneladas de lotação. Dessa forma, como no modelo de custo de transporte foi especificado um veículo de dois

eixos médio, utilizando um caminhão classificado como caminhão médio pela FENABRAVE, a informação obtida por meio do uso dos questionários não ficou compatível com a realidade comparativa de alguns agentes do mercado.

De forma a contornar essa problemática e se obter uma estimativa condizente com as premissas anteriormente utilizadas, foi adotado um modelo de regressão exponencial para o cálculo do rendimento do consumo de combustível para veículos de dois eixos. O modelo de regressão obtido, nesse caso, tem a seguinte estrutura matemática:

$$CO_{comb} = 6,4023 * e^{(-0,176 * n_{eixos})}$$

Onde:

CO_{comb} = rendimento no consumo de combustível, em quilômetro por litro.

n_{eixos} = número de eixos do veículo.

Tomando como base um veículo de dois eixos, a estrutura matemática acima apresenta o seguinte resultado:

$$CO_{comb} = 6,4023 * e^{(-0,176 * 2)} = 4,5$$

Ou seja, especificamente para veículos com dois eixos, o valor de rendimento médio do consumo de combustível adotado nesse estudo será de 4,5 quilômetros por litro.

Para as demais classes de veículos, como supracitado, o rendimento foi obtido via análise do questionário, tendo como referência o valor da mediana. A alternativa de se considerar o valor do terceiro quartil se mostrou pouco representativa para se analisar as diferenças de consumo de combustível existentes entre os tipos de veículos em função do número de eixos. Além disso, a adoção de apenas um valor de referência para todas as classes de veículos não traria a sensibilidade demandada para a elaboração dessa política pública, trazendo um viés para a análise.

Na Tabela 13 são apresentados os percentis para veículos de 3, 4, 5, 6, 7 e 9 eixos, conforme respostas obtidas via aplicação do questionário.

Tabela 13. Análise estatística da amostra obtida para o rendimento do consumo de combustível (valores em quilômetro por litro).

Percentil	Número de eixo dos veículos					
	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	9 eixos
5%	2,0	2,2	2,0	1,8	1,6	1,4
10%	2,5	2,3	2,0	1,8	1,7	1,4
15%	2,8	2,3	2,0	1,9	1,7	1,5
20%	3,0	2,4	2,1	2,0	1,8	1,5
25%	3,0	2,5	2,2	2,0	1,8	1,5
30%	3,1	2,5	2,2	2,0	1,8	1,5
35%	3,2	2,5	2,3	2,0	1,8	1,6
40%	3,3	2,6	2,3	2,0	1,8	1,6
45%	3,4	2,8	2,4	2,0	1,9	1,6
50%	3,5	2,8	2,4	2,1	1,9	1,7
55%	3,5	3,0	2,5	2,1	1,9	1,7
60%	3,5	3,0	2,5	2,2	1,9	1,7
65%	3,6	3,0	2,5	2,2	2,0	1,8
70%	3,8	3,1	2,5	2,2	2,0	1,8
75%	3,8	3,1	2,5	2,3	2,0	1,8
80%	4,0	3,2	2,6	2,3	2,0	1,9
85%	4,0	3,4	2,7	2,4	2,0	2,0
90%	4,0	3,5	2,8	2,5	2,2	2,0
95%	4,4	4,8	3,0	2,6	2,4	2,1
100%	9,0	10,0	6,0	3,4	2,9	2,3

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados da pesquisa.

Especificamente para o transporte de cargas frigorificadas, adotou-se, também em decorrência do observado nas respostas ao questionário, o rendimento do consumo de combustível como sendo equivalente a 83% do rendimento observado para os demais conjuntos de cargas. Tal valor foi obtido via análise das respostas do questionário. Além disso, para cargas transportadas via contêiner, optou-se por adotar um mesmo valor referencial para veículos com 5 e com 6 eixos, pelo fato de envolver o mesmo peso de carga embarcada (um contêiner).

Também necessária, a variável que estabelece o preço médio do combustível tem seu valor de referência obtido junto à Agência Nacional de Petróleo - ANP (média nacional do preço ao consumidor do diesel). Optou-se por considerar esse valor pelo fato de esta já representar o preço do combustível já ponderado pelo consumo de diesel nos estados brasileiros. Além disso, é importante destacar também que foi adotado como premissa o preço do diesel do tipo S10 para o consumidor, ou seja, o preço na bomba. A Figura 15 ilustra a tela (*print screen*) do relatório de preços médios da ANP.



anp

Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis



CSA

SLP
SISTEMA DE LEVANTAMENTO DE PREÇOS

Você está em »

Síntese dos Preços Praticados - Brasil

RESUMO II

Período : 2019 - Fevereiro

DADOS BRASIL											
PRODUTO	UNIDADE	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço ao Consumidor					Preço Distribuidora			
			PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO	MARGEM MÉDIA	PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
GLP	R\$/13kg	17511	69,11	8,04	47,99	115,00	16,85	52,26	7,10	32,00	86,00
GNV	R\$/m3	1191	3,131	0,314	2,159	4,190	0,784	2,347	0,316	1,640	3,180
Gasolina	R\$/l	23251	4,190	0,316	3,397	5,690	0,462	3,728	0,243	2,926	4,603
Diesel	R\$/l	12444	3,453	0,236	2,890	4,950	0,367	3,086	0,168	2,665	4,062
Diesel S10	R\$/l	18901	3,549	0,229	2,790	5,070	0,394	3,155	0,166	2,480	4,210
Etanol	R\$/l	20659	2,783	0,456	2,129	4,949	0,353	2,430	0,387	1,726	4,188

Figura 15. Preço médio mensal dos combustíveis.

Fonte: ANP (2019).

Alternativas a essa abordagem, bem como os motivos por não terem sido utilizadas, seriam:

- Utilização dos preços de diesel para os distribuidores: nesse caso, essa alternativa implicaria a adoção de um preço referencial menor para o litro do diesel consumido na operação de transporte, preço este que não é de acesso a todos os agentes do mercado. Essa alternativa é descartada pelo fato de representar um preço médio disponível a apenas uma parcela dos usuários do combustível no mercado brasileiro. Tem-se, como melhor alternativa a esse caso, a adoção do preço médio do diesel nos estados, ponderado pelo respectivo consumo destes.
- Utilização do preço médio estadual de menor valor: apesar de itinerante, a frota de veículos nem sempre consegue abastecer nos estados tradicionalmente com menores valores praticados para as vendas de diesel. Além disso, a adoção do

preço mínimo poderia selecionar um indicador não representativo nesse mercado. Tem-se, como melhor alternativa a esse caso, a adoção do preço médio do diesel nos estados, ponderado pelo respectivo consumo destes.

- Utilização do preço do primeiro quartil: apesar de essa alternativa ser a de maior frequência de utilização nessa metodologia proposta, tem-se o diesel como um dos mais importantes insumos do custo de transporte rodoviário de cargas no Brasil. Devido a esse fato e por haver significativa variação nos preços do diesel praticados nas diferentes regiões brasileiras, tem-se como melhor alternativa a adoção do preço médio do diesel nos estados, ponderado pelo respectivo consumo destes. Além disso, pelo fato de já existir um indicador oficial que faz a ponderação do preço do combustível pelo consumo nos estados, tem-se que essa forma de tratamento dos dados poderia não representar da melhor forma a realidade brasileira.

2.2.2. Custo de Arla ($C_{ar\text{la}}$)

Para o rendimento do aditivo (Arla), optou-se por considerar um rendimento igual a 5% do rendimento do consumo do óleo diesel. Esse parâmetro foi obtido através de pesquisa junto a empresas diversas, além das respostas obtidas nos questionários. A confirmação de tal indicador também foi realizada via pesquisa em *sites* especializados na produção, uso e comercialização desse tipo de produto, conforme ilustram a Figura 16 e a Figura 17. Dada a dependência desse parâmetro atrelada ao consumo de combustível do veículo, existem diferenças no consumo de arla em função do número de eixos do veículo.

Dicas práticas sobre ARLA 32	Manuseio e estocagem de ARLA 32	Preços de ARLA 32
------------------------------	---------------------------------	-------------------

Quanto ARLA 32 vou usar?

O consumo médio de ARLA 32 para veículos a Diesel dependerá do tipo do veículo (caminhão, ônibus urbano ou rodoviária, van, caminhão de coleta, etc.) e do nível de uso. O tipo de trajeto efetuado também terá impacto sobre o funcionamento do motor e, consequentemente, sobre a quantidade de ARLA 32 necessária.

Geralmente, o consumo esperado de ARLA 32 fica entre 4% e 6% do consumo de diesel. Em outras palavras, serão necessários 5 litros de ARLA 32 para cada 100 litros de diesel, ou cerca de 1,5 litro de ARLA 32 para cada 100 km rodados. Isso significa que o tanque de ARLA 32 será reabastecido com menos frequência que o de diesel.

Qual é a forma mais econômica de comprar ARLA 32?

A forma mais econômica é a Yara entregar o ARLA 32 Air1® a granel, diretamente em um tanque dedicado instalado em seu local. O ARLA 32 também pode ser comprado de nossa rede de fornecedores de Air1, onde você encontrará, além das entregas a granel a venda de embalados como: bombonas de 20 litros, tambores de 200 litros e IBCs de 1.000 litros. Se armazenado adequadamente, o ARLA 32 tem validade de 12 meses.

Figura 16. Tela com informações sobre o rendimento do Arla.

Fonte: informação disponível em: <https://www.yarabrasil.com.br/solucoes-quimicas-e-ambientais/arla-32-para-veiculos/arla-32-para-veiculos-comerciais/>

O CONSUMO DO ARLA 32 .

10/07/2015

ARLA 32 é uma solução de uréia de alta qualidade e pureza.

ARLA 32 é um solução de uréia que é usado no sistema de redução catalítica seletiva (SCR) para reduzir quimicamente as emissões de óxidos de nitrogênio presentes nos gases de escapamento dos veículos com motorização a diesel. O ARLA 32 é uma solução a 32,5% podendo ter uma variação do ARLA 32 é de 31,8% à 33,1% de uréia de alta pureza em água desmineralizada super límpida e transparente, não tóxica e de manuseio seguro . Ele não é explosivo, não inflamável e se quer causa dano ao meio ambiente. O ARLA 32 é classificado como produto de categoria de risco mínimo no transporte de fluidos. Não é um combustível, não é um aditivo de combustível e usado em um tanque específico em seu veículo diesel SCR. O abastecimento é feito de forma simples e você mesmo pode fazê-lo. Se sua pele entrar em contato com o ARLA 32 basta lavar com água.

O CONSUMO DO ARLA 32 .

O consumo médio de ARLA 32 é de 5% do consumo de diesel s10. Serão utilizados cerca de 5 litros de ARLA 32 para cada 100 litros de diesel.

ARMAZENAMENTO DO ARLA 32.

O ARLA 32 pode ser guardado por um ano se for feito da maneira correta, isto é, protegido da incidência direta da luz solar. Ele necessita ser protegido de temperaturas muito altas ou muito baixas pois pode deteriorar produzindo cheiro forte de amônia. Deve ser armazenado em uma embalagem bem fechada em um local bem ventilado.

Figura 17. Tela com informações sobre o rendimento do Arla.

Fonte: informação disponível em: [http://azzuquimica.com.br/noticia/6/o-consumo-do-arla-32-./](http://azzuquimica.com.br/noticia/6/o-consumo-do-arla-32-/)

Para o estabelecimento de um valor de referência para o preço do arla, foi realizada uma coleta a nível nacional em lojas especializadas na venda desse tipo de insumo do transporte rodoviário. A pesquisa levantou informações de preços em todos os estados brasileiros, constatando haver diferenças significativas entre os preços médios praticados em cada um dos estados. Essa variação entre os preços médios praticados nos estados brasileiros é apresentada na Figura 18, ao passo que a Tabela 14 sumariza as principais estatísticas dessa coleta de preços (dados na Tabela 32, disponível na Seção 8.3) a nível nacional.

Baseando-se nessas informações, adotou-se como referência para o preço do arla o valor de R\$ 2,40 por litro, conforme estabelece o primeiro quartil das análises (Tabela 14).

Dispersão dos preços

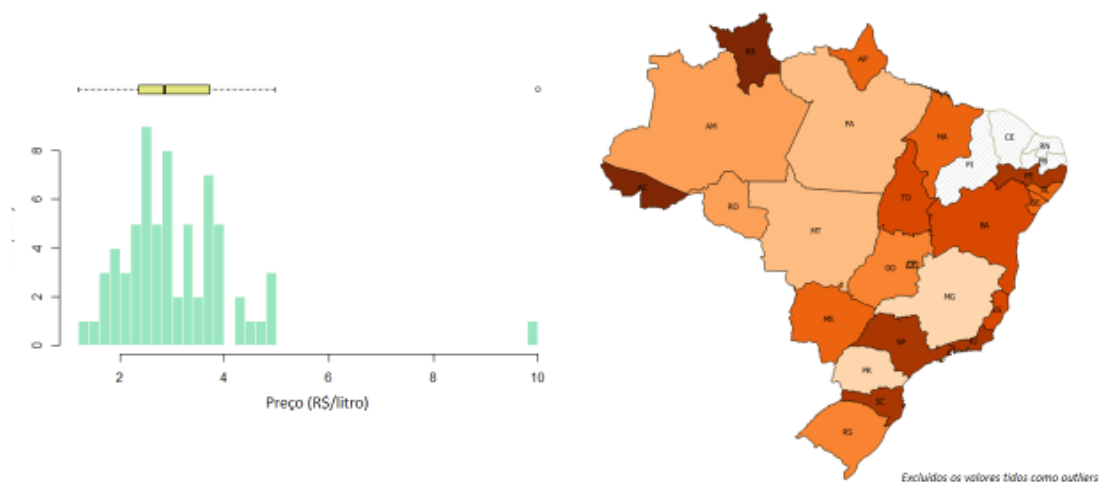


Figura 18. Dispersão dos preços do litro do Arla.

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

Tabela 14. Resultados obtidos por meio da aplicação de questionários (levantamento de preços) junto a lojas especializadas na comercialização desse produto.

Indicador	Arla
Valor máximo	5,00
Valor médio	3,01
Valor mínimo	1,25
Quartil 1	2,40
Quartil 2	2,90
Quartil 3	3,69
Quartil 4	5,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

2.2.3. Custo de pneus e recauchutagem (C_{pne})

O custo do pneu direcional, do pneu traseiro e da recapagem dos pneus traseiros são variáveis de entrada no modelo de custo de transporte aqui discutido. A coleta e análise dos preços em uma amostragem a nível nacional com lojas especializadas na revenda desse tipo de item mostrou que a diferença entre os valores mínimos e máximos foi de R\$ 1.187,00, R\$ 1.594,00 e R\$ 251,00, respectivamente. Tal variabilidade nos preços é mostrada na Tabela 15 e na Tabela 16. Com essa ampla variação, considerar valores mínimos ou médios da amostra coletada poderia incorrer nas incoerências supracitadas. Como forma de contornar essa problemática foram adotados, para cada um desses parâmetros, os valores do primeiro quartil da amostra de dados (Quartil 1).

Na Seção 8.3, a Tabela 33 apresenta os dados coletados junto aos agentes do mercado.

Tabela 15. Análise estatística da amostra obtida para o Pneu Direcional, Pneu Traseiro e Recapagem (valores em R\$), para pneus do tipo 295/80.

Indicador	Preço do Pneu Direcional	Preço do Pneu Traseiro	Preço da Recauchutagem
Valor máximo	2316,00	2770,00	731,00
Valor médio	1753,43	1991,09	594,92
Valor mínimo	1129,00	1176,00	480,00
Quartil 1	1569,27	1753,00	550,00
Quartil 2	1778,00	1987,00	595,00
Quartil 3	1950,00	2213,50	625,00
Quartil 4	2316,00	2770,00	731,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

Tabela 16. Indicadores de preço médio estadual (pneu liso, pneu borrachudo e recapagem do pneu borrachudo), para pneus do tipo 295/80.

UF	Preço do pneu direcional	Preço do pneu traseiro	Preço da recauchutagem (pneu traseiro)
AC	2.000,00	2.452,50	612,50
AL	1.983,33	2.312,33	630,00
AM	1.241,67	1.401,00	592,50
AP	1.679,00	1.819,67	670,00
BA	1.876,67	2.065,00	526,67
CE	2.036,22	2.311,18	618,75
DF	1.631,25	1.965,00	581,67
ES	1.940,93	2.132,01	540,00
GO	1.573,25	1.813,33	637,00
MA	1.906,25	2.059,67	656,17
MG	1.853,33	2.096,33	554,50
MS	1.641,00	1.878,00	575,00
MT	1.760,29	1.973,29	602,50
PA	1.727,50	1.896,10	594,50
PB	1.653,33	1.893,33	556,67
PE	1.828,67	2.115,00	640,00
PI	2.086,67	2.350,00	616,67
PR	1.693,86	1.880,71	584,00
RJ	1.761,63	2.053,30	645,00
RN	1.861,00	2.006,67	583,00
RO	1.646,33	1.941,67	665,00
RR	1.571,67	1.707,00	680,00
RS	1.644,51	2.070,81	619,67
SC	1.535,00	1.705,00	554,00
SE	2.090,67	2.362,33	550,00
SP	1.652,93	1.856,67	540,00
TO	1.658,00	1.873,50	548,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

A definição das combinações de veículos típicos para cada classe de carga e número de eixos é vinculativa para o seguinte conjunto de parâmetros: modelo do pneu, número de pneus direcionais, número de pneus traseiros do cavalo-trator e número de pneus

traseiros do implemento. Tais parâmetros, para cada combinação veicular, foram obtidos por meio de coleta de informações com os fabricantes/revendedores.

Em relação ao preço dos pneus modelo 275/80 utilizados para as combinações veiculares de 2 eixos, esse preço foi definido a partir do cálculo da razão entre os preços do pneu modelo 275/80 e o pneu 295/80 das duas amostras apresentadas na Tabela 17. O valor médio da razão de preço entre os dois modelos de pneus foi de 95,6%. Dessa forma, os preços de pneus direcionais modelo 275/80 foram estimados em R\$ 1.500,22 enquanto o pneu traseiro foi estimado em R\$ 1.675,87. Em relação aos preços de recauchutagens, conforme contato com as empresas prestadoras de serviços, os valores foram iguais aos obtidos para os pneus modelo 295/80, ou seja, R\$ 550,00.

Tabela 17. Razão entre preços pneus modelos 275/80 e 295/80.

Marca	275/80	295/80	Razão preços 275/80 e 295/80	Fonte
XBRI	R\$ 1.219,00	R\$ 1.299,00	93,8%	https://www.pneufree.com.br
Pirelli	R\$ 1.405,91	R\$ 1.443,91	97,4%	https://www.kdpneus.com.br
Média			95,6%	

Para o número médio de recapagens, adotou-se como valor de referência o obtido na pesquisa realizada por meio da aplicação de questionários. Foi considerado o valor do primeiro quartil de maior eficiência das respostas no questionário, que é de uma recapagem em cada pneu. Importante destacar também que não foram consideradas recapagens para pneus direcionais. As principais estatísticas da coleta de dados desse parâmetro são apresentadas na Tabela 18.

Tabela 18. Análise estatística da amostra obtida para a definição do número de recapagens.

Indicador	Número de recapagens
Valor máximo	5,00
Valor médio	1,52
Valor mínimo	1,00
Quartil 1	1,00
Quartil 2	1,00
Quartil 3	2,00
Quartil 4	5,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento.

Para a vida útil do pneu direcional e vida útil do pneu traseiro, o valor de referência considerado foi o obtido na pesquisa realizada por meio da aplicação de questionários. Os resultados dos questionários são sumarizados na Tabela 19. Foi considerado o valor do quartil de maior eficiência dos dados (terceiro quartil).

Tabela 19. Análise estatística da amostra obtida para a definição da vida útil dos pneus.

Indicador	Direcional	Traseiro
Valor máximo	240.000,00	250.000,00
Valor médio	92.227,26	105.983,84
Valor mínimo	50.000,00	50.000,00
Quartil 1	70.000,00	70.000,00
Quartil 2	80.000,00	90.000,00
Quartil 3	100.000,00	130.000,00
Quartil 4	240.000,00	250.000,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento.

2.2.4. Custo de manutenção (C_{man})

Por fim, pertinente ao parâmetro que retrata a despesa com manutenção do veículo, o valor de referência adotado foi obtido via respostas do questionário – valor da mediana (segundo quartil). Optou-se por utilizar a mediana para esse indicador pois, após avaliação da base de dados, detalhando veículo por veículo, incluindo uma transportadora e uma associação de transportadores autônomos, notou-se que os valores do primeiro quartil do questionário (abaixo de R\$ 0,10/km) tendiam a representar veículos novos. Porém, ponderamos que apresentar o custo de manutenção apenas de veículos novos não é consistente com a realidade de custos de manutenção ao longo do uso da vida útil de sete anos de uma combinação veicular.

Fez-se uma segmentação por tipo de veículo (número de eixos), de forma a se obter uma estimativa que fosse mais próxima dos custos operacionais para cada composição veicular. A Tabela 20 apresenta os principais resultados obtidos através da aplicação do questionário, evidenciando também as diferenças entre os valores de manutenção adotados para cada tipo de veículo. Os indicadores apresentados na Tabela 20 são resultados da divisão de duas perguntas do questionário: i) Despesas com manutenção no último ano com o conjunto (R\$), não incluindo gastos com pneus e lubrificantes, e ii) Quilometragem média mensal percorrida (km) multiplicada por 12.

Tabela 20. Análise estatística da amostra obtida para a definição da despesa com manutenção do veículo.

Indicador	Número de eixos do veículo						
	2	3	4	5	6	7	9
Quartil 1	0,08	0,08	0,09	0,11	0,13	0,13	0,13
Quartil 2	0,16	0,16	0,16	0,20	0,21	0,25	0,28
Quartil 3	0,25	0,26	0,29	0,29	0,33	0,33	0,40
Quartil 4	1,33	1,46	0,63	1,03	1,50	1,00	0,83
Média	0,23	0,25	0,22	0,24	0,25	0,26	0,28

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento.

2.2.5. Custo de lubrificantes (C_{lub})

Também de forma vinculativa, a definição das combinações de veículos típicos para cada classe de carga e número de eixos é definidora do seguinte conjunto de parâmetros: especificação do óleo do motor, especificação do óleo de transmissão, volume do cárter e volume de óleo de transmissão. Tais dados foram obtidos junto a manuais dos veículos (exemplos dos manuais apresentados na Figura 19, na Figura 20, na Figura 21 e na Figura 22) e coleta de informações junto aos fabricantes³. O intervalo de troca de óleo (tanto do motor quanto do câmbio) também foi definido com base em contatos realizados junto aos fabricantes do caminhão-trator. Para esse indicador, adotou-se um valor padrão para todas as classes de veículos pelo fato de não haver variação significativa entre os modelos adotados.

No tocante ao preço do lubrificante do motor e preço do lubrificante de transmissão, tais parâmetros foram definidos com base em uma coleta de preços a nível nacional, realizada com lojas especializadas na comercialização desses lubrificantes. Tal amostragem foi realizada em todas as Unidades da Federação e uma síntese das análises estatísticas realizadas está apresentada na Tabela 21 (dados coletados apresentados na Tabela 34 da Seção 8.3).

³ Para os modelos Atego 1419 e Axor 2544, as informações foram obtidas de forma agregada.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Especificações Técnicas
Constellation 24.280

MOTOR			
Fabricante / Modelo	MAN / T08B 36.280		
Nº de cilindros / Cilindrada (cm³)	6 cil / 9.001		
Potência L10 / Min. - cv (kW) @ rpm (r.p.m.)	275 (200) @ 2300		
Torque L10 / Min. - Nm @ rpm (r.p.m.)	1000 @ 1100 - 1700		
Sistema de Injeção	Common rail		
Compressor de Ar	Módulo 2		
Sistema de Arrefecimento	Travessão 27		
Acumulação de Energia	ECAF		
Controlador de Torção	Registo (opc.)		
(*) Valores indicados em norma ISO 9001:2008			
TRANSMISSÃO			
Fabricante / Modelo	ZF / 9S 1110 TD		
Tipos / Acionamento	Manual / 8 e 10		
Nº de marchas	9 e 10 (auto manobráveis), 1 e 2		
Relação de transmissão	1º 12,75		
	2º 8,83		
	3º 6,46		
	4º 5,48		
	5º 4,54		
	6º 3,61		
	7º 2,85		
	8º 2,34		
	9º 1,96		
Sistema de Tracção	H2		
EMBREGEM			
Fabricante / Tipo	Sachs / monodisco a seco, traventamento orgânico		
Acionamento	Pedal tipo, hidráulico associado a ar		
Diâmetro do disco (mm)	305		
EIXO DIANTEIRO			
Fabricante / Modelo	Nico / 13K		
Tipos	Viga "I" com apo. helicoidal		
EIXO TRASEIRO MOTRIZ			
Fabricante / Modelo	Mitsubishi / MS 23335		
Tipos	Eixo rígido em aço entrançado		
Relação de redução	5,7:1 ou 4,8:1 (opc.)		
SUSPENSÃO			
Dianteira	Molas semi-elípticas de dupla acção, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla acção, barra estabilizadora		
Traseira	Eixo rígido motor e eixo auxiliar, topantes tipo balancim com suspensão eletrohidráulica para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas torçoras, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla acção		
DIRECÇÃO			
Fabricante / Modelo	ZF / MB07		
Tipos	Hidráulica integral com eixos servoclientes		
CHASSIS			
Tipos	Parada, longarinas retas de perfil "U" em aço, subchassi e parafusado		
Material	L235 B		
Modelo (seccional) (mm)	43		
RODAS E PNEUS			
Tipos	Aço (23" x 20,0") Aço (23" x 22,5") Aço (R25" x 22,5")		
Pneus	10,00 R20 275 / R0 R22,5 267 / R0 R22,5 10,00 R25 267 / R0 R22,5		

FREIOS		
Fonte de Serviço	Ar, também nas rodas dianteiras e traseiras	
Tipos / Circuito	S-Cam / circuito duplo, independente, insensíveis de ar, secador de ar com filtro condensante	
Fonte de Insumimento	Cilindro de ar com acumuladores	
Atuação	Rodas traseiras	
Arrefecimento	Válvula moduladora no arrefecimento	
Fonte Motor / Tipo	Freio de cabotagem e válvula tipo boost / ECUV e/ou válv. boost	
Actuamento	Eletropneumático, tecla no pedal e comando no acelerador	
SISTEMA ELÉTRICO		
Terminais Normais	24V	
Intensidade nominal por 12 volts	500W	
Bateria cab. em / litro	2 x (12V - 80Ah) / 2 x (12V - 135Ah)	
Alternador	80A - 28V	
VOLUMES DE ABASTECIMENTO (l)		
Combustível / material	275 / Plástico	
Carro com óleo / sem óleo	215 / 26	
Óleo de Transmissão	6,0	
Óleo Traseiro	20,0	
Óleo de Freio	1,0	
Sistema de Arrefecimento	20,0	
DIMENSÕES (mm)		
Distância entre-eixos		
(eixo anterior)	A	3500 (4780) 4800 (6024) 5300 (6430)
Balancete dianteiro	B	1331
Balancete traseiro	C	1180
Comprimento total	D	1470
Altura do Plano de Referência do Carga	E	1077
Capacidade máxima de carga (sem o peso do veículo)	F	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	G	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	H	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	I	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	J	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	K	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	L	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	M	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	N	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	O	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	P	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	Q	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	R	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	S	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	T	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	U	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	V	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	W	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	X	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	Y	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	Z	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	AZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	BZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	CZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	DZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	ED	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	ER	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	ES	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	ET	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	EZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	FZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	GZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	HZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	ID	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	II	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	IZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	JZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KY	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	KZ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LA	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LB	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LC	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LD	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LE	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LF	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LG	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LH	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LI	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LJ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LK	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LL	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LM	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LN	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LO	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LP	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LQ	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LR	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LS	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LT	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LU	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LV	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LW	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LX	2000
Capacidade máxima de carga (com o peso do veículo)	LY	2000

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

				
Dimensões (mm)				
A Entre eixos	3650	4550	4800	5150
B Balança dianteira	1320	1320	1320	1320
C Distância eixo dianteiro/implemento	503/806	503/806	503/806	503/806
D Balança traseira	1275 / 1795	2345	2395	2575
E Comprimento total	6245/6765	8115	8515	9040
F Altura da cabine diurna/diurna	2784	2784	2784	2784
G Largura da cabine	2400	2400	2400	2400
H Rolo de giro	7050	8400	8800	9300
Altura externa máxima, sem carga, sem defletores, suspensão traseira parabólica, pneus 295/80 R22.5 Veículos com climatizador acrescentar 100 mm à altura. Todas as medidas são referenciais e podem variar de acordo com opcionais.				
Pesos (kgf) - Motor 220cv e Caixa manual				
Tara eixo dianteiro	3272	3322	3322	3342
Tara no eixo traseiro	2050	2080	2090	2100
Tara total do chassi	5322	5402	5412	5442
Tanque de combustível	280	280	280	280
Pesos (kgf) - Motor 270cv e Caixa manual				
Tara eixo dianteiro	3290	3340	3340	3360
Tara no eixo traseiro	2060	2090	2100	2110
Tara total do chassi	5350	5430	5440	5470
Tanque de combustível	280	280	280	280
Pesos (kgf) - Motor 330cv e Caixa manual				
Tara eixo dianteiro	3435	3485	3485	3505
Tara no eixo traseiro	2180	2210	2220	2230
Tara total do chassi	5615	5695	5705	5735
Tanque de combustível	280	280	280	280
Pesos (kgf) - Motor 270cv e Caixa 1-Shift				
Tara eixo dianteiro	3405	3455	3455	3475
Tara no eixo traseiro	2122	2152	2162	2172
Tara total do chassi	5527	5607	5617	5647
Tanque de combustível	280	280	280	280
Pesos (kgf) - Motor 330cv e Caixa 1-Shift				
Tara eixo dianteiro	3386	3436	3436	3456
Tara no eixo traseiro	2164	2194	2204	2214
Tara total do chassi	5550	5630	5640	5670
Tanque de combustível	280	280	280	280
Peso para veículos standard, em ordem de marcha, com estepe e sem motorista. Tolerância de 1% (RUF 100/150 175%). A inclusão de opcionais pode modificar os pesos acima. A inclusão de opcionais pode modificar os pesos acima. Para cabine curta (L100) retirar 60 kgf.				
Motor				
Posição	213cv / 157kW @2200 rpm	270cv / 201 kW @2200 rpm	330cv / 242 kW @2200 rpm	
Torque	760Nm (75kgfm) (1200 - 1600 rpm)	950Nm (97kgfm) (1200-1600 rpm)	1300Nm (133kgfm) (1200-1600 rpm)	
Número de cilindros	6	6	6	
Número de válvulas / cilindro	4	4	4	
Cilindrada (dm³)	7,2 dm³ (litros)	7,2 dm³ (litros)	7,2 dm³ (litros)	
Freio motor	Borboleta	VM-EB	VM-EB	
Emissões	Euro V / Proconve P7	Euro V / Proconve P7	Euro V / Proconve P7	
Sistema de lubrificação	25" litros	25" litros	25" litros	
Sistema de arrefecimento	23 litros	23 litros	23 litros	
Tipo de injeção	Injeção direta common rail com gerenciamento eletrônico			
Freios				
Tipo	Tambor tipo S-CAM			
Freio motor	Borboleta/VM-EB			
Extintor	Molas acumuladoras			

Figura 20. Especificações técnicas do VM270.

Fonte: Informações fornecidas pelo fabricante.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Especificações Técnicas Constellation 19.330 Tractor

MOTOR

Fabricante / Modelo	Cummins / ISL 300
Nº de cilindros / Cilindrada (cm³)	6 em linha / 8900
Potência (kW, CV, DIN - a 2200 rpm)	181 (244) @ 2200
Torque (kg, Nm, - Nm @ 1500)	1450 @ 1000-1500
Sistema de Injeção	Common Rail
Consumo de óleo	Knorr 18.30 (300 cm³)
Sistema de Ventilação	Pratores PT
Tecnologia de Ventiladores	VEB

(1) Valores médios (ISO 1500 1988)

TRANSMISSÃO

Fabricante / Modelo	ZF / 8S 1500 T13
Tipo / Acionamento	Mãncil / 1 eixo
Nº de marchas	16,4 livreiro (sincronizadas), 2 e 4ª
Relação de transmissões	1ª - 10,115 2ª - 7,267 3ª - 5,361 4ª - 4,221 5ª - 3,621 6ª - 3,161 7ª - 2,811 8ª - 2,471 9ª - 2,261 10ª - 2,061 11ª - 1,861 12ª - 1,661 13ª - 1,461 14ª - 1,261 15ª - 1,061 16ª - 0,861
Sistema de Tracção	4 x 2

EMBREAGEM

Fabricante / Tipo	Sachs / monodisco a seco, revestimento orgânico
Acionamento	Full type, hidráulico associado a ar
Diâmetro do disco (mm)	430

EIXO DIANTEIRO

Fabricante / Modelo	Miles / 138
Tipo	Viga "V" em aço torçoes

EIXO TRASEIRO MOTRIZ

Fabricante / Modelo	Miles / M3 23885
Tipo	Eixo rígido em aço entupado
Relação de redução	3,421 em 3,720 (eng.)

SUSPENSÃO

Dianteiro	Molas semi-elípticas de dupla entalga com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
Traseiro	Eixo rígido motor, molas principais semi-elípticas de dupla entalga com ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação	Eixo rígido motor, pneumático com 2 bolões de ar, válvula solenóide, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, molas torçoes, barra pushrod

DIREÇÃO

Fabricante / Modelo	ZF / 8807
Tipo	Hidráulica integral com eixos recirculantes

CHASSIS

Tipo	Travada, longarinas duplas, eixos de pontal "U" convencionais, rebolado e parafusado
Capacidade	130 t
Módulo Seccional (mm)	252

BODAS E PNEUS

Tipo	Aço	Aço	Alumínio
Tipo	(15" x 22,5")	(16,25" x 22,5")	(16,25" x 22,5")
Pressão	275 / 80 R22,5	275 / 80 R22,5	275 / 80 R22,5

FREIOS

Freio de Serviço	Ar, também nas rodas dianteiras e traseiras
Tipo / Circuito	S-Cam / circuito duplo, independente, reservatório de ar, servos de ar com filtro malotomado
Freio de Estacionamento	Câmara de molas acumuladoras
Acionamento	Botão traseiro
Freio Motor / Tipo	Válvula moduladora, air-pedal
Acionamento	Freio de cabotagem
Acionamento	Eletroneumático, trava no motor e comando no acelerador

SISTEMA ELÉTRICO

Tensão Nominal	24V
Formado auxiliar p/ 12 volts	500W
Bateria cab. est. / lítros	2 x (12V - 100Ah) / 2 x (12V - 100Ah)
Alternador	80A - 28V

VOLUMES DE ABASTECIMENTO (l)

Combustível / material	440 / Alumínio	2 x 275 / Plástico
Cilindro - com filtro / sem filtro	32,8 / 32,8	
Caixa de Mudanças	11,9	
Eixo Traseiro	21,8	
Ultralite	2,9	
Sistema de Acionamento	31,5	
Reserva de água (WALA 30)	60	

DIMENSÕES (mm)

Distância entre eixos (eixo externo)	A	3060
Balanco dianteiro	B	1031
Balanco traseiro	C	628
Comprimento total	D	6249
Altura de 5ª roda	E	1215
Altura máxima dianteira (eixo externo do para-choque)	F	2087
Altura máxima traseira (eixo externo do para-choque)	G	2087
Altura máxima traseira (eixo interno)	H	1847
Altura máxima traseira (eixo interno)	I	1847
Altura máxima traseira (eixo interno)	J	2415
Altura máxima traseira (eixo interno)	K	2415
Altura máxima traseira (eixo interno)	L	2415
Altura máxima traseira (eixo interno)	M	2415

PESOS (kg)

Peso em ordem de marcha (Total) - cab. est. / leito	6410 / 6500
Peso máximo - cab. est. / leito	6730 / 6430
Peso máximo - cab. est. / leito	2180 / 2120
Capacidade máxima (Total)	17000
Traseiro	6300
Traseiro	11600
Peso bruto total (PBT) - homologado	16800
Peso bruto total (PBT) - homologado	16800
Capacidade Máxima de Tracção (CVT)	42000
Capacidade Máxima de Carga Útil e capacidade	38000 / 38440

DESEMPENHO (Cálculo Teórico)

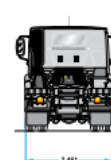
Relação de redução do eixo traseiro	3,421	3,721
Velocidade máxima (km/h)	110	110
Capacidade de carga em PBT (%)	32	32
Partida em rampa em PBT (%)	31	34

Obs: Os dados são apenas para referência e não devem ser usados para fins de projeto.

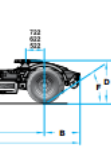
Cabine Estendida



Dimensões principais



Cabine Leito Teto Alto



Cabine Leito Teto Alto



Cabine Leito Teto Alto

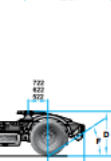


Figura 21. Especificações técnicas do Costellation 19.330.

Fonte: Informações fornecidas pelo fabricante.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

TREM DE FORÇA

MOTOR

DC13 112 440 hp	
Motor Diesel de 6 cilindros em linha com injeção direta de combustível, em conformidade com níveis de emissões Proconve Fase P7. Equipado com o sistema de injeção PDE com unidades injetoras, cabeçotes individuais, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor, intercooler e sistema de tratamento de gases SCR.	
Cilindrada (litros)	12,7
Cilindros	6
Nível de emissões	Proconve Fase P7
Potência (hp)	440 (324 kW) a 1.900 rpm
Torque (Nm)	2.300 entre 1.000-1.300 rpm
Potência freio motor (kW)	261 a 2.400 rpm

CAIXAS DE CÂMBIO

GRS905 - Caixa de câmbio robusta, com split de 12 marchas, 2 superlentas e 2 marchas a ré, para transporte de longas distâncias, mais pesados e com velocidade média alta, onde é importante obter baixo consumo de combustível.

GRS0905 - Caixa de câmbio de 3 posições com split de 14 velocidades, 2 superlentas (crawler) e 1 overdriver. Caixa potente adaptada para condições de transporte exigentes, para transportes de longas distâncias, em que o consumo de combustível deve ser otimizado.

		GRS905	GRS0905
4x2	R780	►	-
	RP835	-	►
4x2 c/ 3ª eixo	R885	►	-
	RP835	-	►
6x2	R885	►	-
6x4	RB662+R660	►	-
	RP835+RP835	-	►
8x2	R885	►	-

Opticruise - Sistema de mudança automática para caixas de mudanças manuais, sem pedal de embreagem. O Opticruise seleciona sempre a marcha mais adequada automaticamente. Contudo, o motorista pode sempre passar para o modo manual e selecionar pessoalmente as marchas. Possui três modos de operação: Econômico, Normal e Potência.

TOMADA DE FORÇA

Tomada de Força EG (veículo parado)
► Sem ● Com

DIFERENCIAL

R780 - Diferencial simples e fortemente dimensionado, sem redução nos cubos, que se ajusta aos motores mais potentes da Scania. Uma combinação única de torque do motor elevado e um baixo consumo de combustível. É indicado em operações rodoviárias de baixa potência.

Relações do diferencial:
● 3,08:1 / 3,27:1 / 3,42:1 / 3,80:1

R885 - Diferencial simples da Scania mais fortemente dimensionado sem redução nos cubos. O diferencial é projetado para os transportes de cargas pesadas. Sendo indicado para operações rodoviárias de alto PBTC.

Relações do diferencial:
● 3,07:1 / 3,23:1 / 3,42:1 / 3,64:1

RP835 - Diferencial simples com redução nos cubos. Este eixo traseiro é projetado para responder até às condições de direção mais difíceis, com longa vida útil e elevada confiabilidade. A distância elevada ao solo permite uma boa dirigibilidade mesmo em pisos difíceis. É indicado para operações rodoviárias de alto PBTC, alta velocidade média e em pavimentos de alta resistência ao rolamento.

Relações do diferencial:
● 3,96:1

RB662+R660 - Diferencial duplo bogie sem redução nos cubos. Um diferencial duplo, leve e forte. Associa um bom controle da estrada a uma economia operacional superior e, graças a uma grande variedade de relações, proporciona transportes rápidos com baixo consumo de combustível. É indicado para aplicações rodoviárias de alto PBTC com CVC's.

Relações do diferencial:
● 3,07:1 / 3,42:1 / 3,80:1 / 4,22:1

Figura 22. Especificações técnicas do R440.

Fonte: Informações fornecidas pelo fabricante.

Tabela 21. Resultados obtidos por meio levantamento de preços junto a lojas especializadas na comercialização desse produto.

Indicador	Preço do óleo do motor	Preço do óleo do câmbio
Valor máximo	32,00	32,00
Valor médio	17,15	17,81
Valor mínimo	8,25	9,00
Quartil 1	12,60	14,00
Quartil 2	17,00	17,83
Quartil 3	20,00	20,00
Quartil 4	32,00	32,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

2.2.6. Custo de lavagens e graxas (C_{lav})

Para o preço da lavagem, o valor utilizado foi obtido via pesquisa de preços junto às empresas prestadoras desse tipo de serviço no mercado. Nessa coleta de informações, objetivou-se diferenciar o preço da lavagem pela configuração do veículo, fazendo uma segregação em duas categorias distintas: (i) veículos de 2 e de 3 eixos; e (ii) veículos de 4 ou mais eixos. O preço referencial adotado para fins de formulação da revisão da política de preços mínimos do transporte rodoviário foi de R\$ 210,00 e R\$ 400,00 por lavagem, respectivamente (Tabela 22). Uma alternativa a essa abordagem seria a adoção de um único preço referencial para todos os tipos de equipamentos de transporte, o que traria distorções ao modelo de custeio construído.

Tabela 22. Resultados obtidos por meio do levantamento de preços junto a lojas especializadas na prestação desse tipo de serviço.

Item	Veículos de 2 e de 3 eixos	Veículos de 4 ou mais eixos
Maior valor	290,00	490,00
Valor médio	222,50	413,33
Menor valor	180,00	350,00
Quartil 1	195,00	350,00
Quartil 2	210,00	400,00
Quartil 3	237,50	480,00
Quartil 4	290,00	490,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

Tabela 23. Informações obtidas no levantamento de preços.

Tipo de lavagem	Município (UF)	Valor (R\$)
Veículos de 2 e 3 eixos	Cosmópolis (SP)	220,00
Veículos de 2 e 3 eixos	Alto Araguaia (MT)	200,00
Veículos de 2 e 3 eixos	Curitiba (PR)	290,00
Veículos de 2 e 3 eixos	Tietê (SP)	180,00
Veículos com 4 eixos ou mais	Cosmópolis (SP)	450,00
Veículos com 4 eixos ou mais	Cosmópolis (SP)	350,00
Veículos com 4 eixos ou mais	Alto Araguaia (MT)	350,00
Veículos com 4 eixos ou mais	Alto Araguaia (MT)	350,00
Veículos com 4 eixos ou mais	Curitiba (PR)	490,00
Veículos com 4 eixos ou mais	Curitiba (PR)	490,00

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Para o caso específico das cargas perigosas, aos custos de graxas e lavagens foram incluídos custos com descontaminação interna dos implementos rodoviários e carrocerias para os casos de cargas do tipo granel e frigorificada em conformidade com a Portaria do INMETRO 255/2007. Para esses casos se utilizou a referência de preço disponibilizada pela ABTLP, no valor de R\$ 900,00 por descontaminação.

Além do preço, a metodologia considera o estabelecimento de um intervalo (em quilômetros) entre a realização das lavagens. O valor de referência adotado para esse parâmetro também foi extraído da pesquisa realizada por meio da aplicação de questionários junto aos agentes do setor, tendo como referência o terceiro quartil desse conjunto de informações.

As informações obtidas permitiram ainda identificar variações significativas do intervalo entre lavagens para algumas classes de cargas. Dessa forma, optou-se por adotar um valor específico para: (i) carga perigosa; (ii) carga frigorificada; (iii) granel líquido; e (iv) um valor comum para os demais tipos de cargas. A síntese da estatística descritiva desses dados está apresentada na Tabela 24, permitindo a diferenciação por categoria de carga.

Tabela 24. Análise estatística da amostra obtida para a definição dos intervalos entre lavagens (valores em quilômetros).

Classe de carga	Quartil 1	Quartil 2	Quartil 3	Quartil 4
Carga Perigosa	2.750	4.017	6.000	15.000
Carga Frigorificada	2.000	3.708	5.250	15.000
Granel Líquido	2.719	3.500	4.750	10.000
Demais classes de cargas	3.045	5.000	9.000	20.000

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantados.

2.3. Outros parâmetros

2.3.1. Velocidade média de transporte (v)

O parâmetro velocidade tem seu valor de referência obtido via pesquisa realizada por meio da aplicação do questionário. Foi considerado o valor da mediana (valor central) das respostas no questionário, separadas em duas classes de veículos: (i) veículos de 2, 3 e 4 eixos (velocidade de 70 quilômetros por hora); e (ii) veículos com 5 eixos ou mais (velocidade de 65 quilômetros por hora). Houve diferença estatisticamente significativa para a velocidade média entre as composições de veículos consideradas. Cabe ainda o destaque de que foram retiradas da amostra as respostas com valores acima de 80 quilômetros por hora para a velocidade média, pois refletem velocidades acima da legislação vigente da maioria absoluta das rodovias brasileiras. Alternativas como o uso da velocidade máxima permitida nas rodovias e o uso dos valores do terceiro quartil foram descartadas pelo fato de se estabelecer valores médios de velocidade muito elevados, gerando incentivos para o não cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos nas rodovias brasileiras.

2.3.2. Tempo total de pátio (carregamento e descarregamento) (t_p)

No tempo de carregamento e descarregamento, os dados referenciais também foram obtidos por meio das respostas do questionário. Com base nas respostas, fez-se uma diferenciação no tempo das operações de carregamento e de descarregamento em função do número de eixos do veículo, tendo como referência o primeiro quartil da

amostra analisada (quartil de maior eficiência). Nos casos em que o valor desse quartil foi superior às 10 horas, adotou-se como padrão o valor de 10 horas para as operações de carga e descarga, pelo fato de que tempos superiores a este devem ser remunerados por outra legislação atualmente vigente no Brasil (Lei 13.103/2015).

No caso específico do transporte de contêiner, adotou-se 6 horas como valor de referência para todos os tipos de veículos considerados nessa classe de carga, pelo fato de se tratar de uma operação de carregamento e de descarregamento com menor tempo gasto.

Tabela 25. Análise estatística da amostra obtida para a definição do tempo de carregamento e descarregamento total.

Indicador	Número de eixos do veículo						
	2	3	4	5	6	7	9
Quartil 1	3,00	6,00	6,25	8,00	8,00	13,00	12,75
Quartil 2	5,00	10,00	11,50	13,50	15,00	30,00	24,00
Quartil 3	9,00	22,00	32,25	24,75	33,00	48,00	48,00
Quartil 4	77,00	96,00	72,00	120,00	144,00	104,00	144,00
Média	7,97	17,52	20,22	22,58	24,45	36,30	34,67

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantados.

Quando se avaliou o efeito da distância média das rotas de trabalho no tempo de carregamento e descarregamento total (Tcd), não se conseguiu verificar efeito estatisticamente relevante. Como destaca a Figura 23, a dispersão de dados de Tcd para rotas de trabalho até 1000 km varia de 0 a 100 horas e não apresenta uma tendência estatística clara. A avaliação do coeficiente de correlação linear entre os dois indicadores é bastante baixa, inferior a 0,35. Dessa forma, como destaca o valor R^2 abaixo de 0,2 da linha de tendência apresentada na Figura 23, a variabilidade dos dados não pode ser bem explicada pela linha de tendência linear. Resume-se, portanto, que para efeitos práticos não é possível afirmar, com base na avaliação dos questionários, que a distância média da rota possui relação com o tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento.

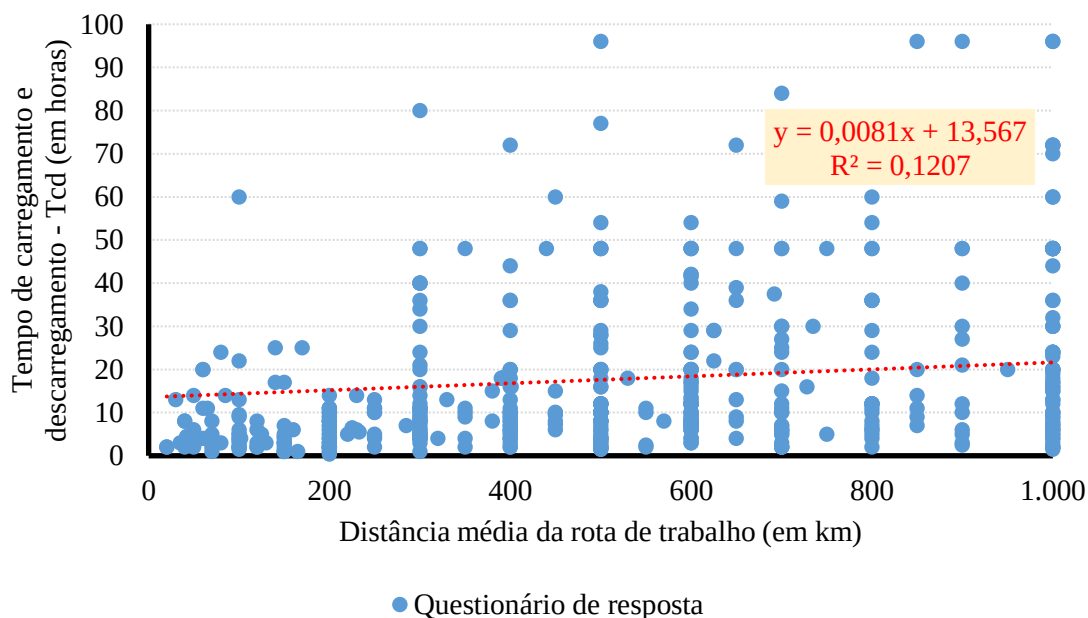


Figura 23 - Gráfico de dispersão entre Tcd e distância da rota de trabalho

2.3.3. Horas trabalhadas por mês

Para o parâmetro horas trabalhadas (mês) adotou-se como valor de referência a carga horária máxima de trabalho permitida pela legislação (Lei 13.103/2015), ou seja, 210 horas ao mês, considerando uma jornada de 10 horas por dia, durante 21 dias por mês. Cargas horárias menores implicariam aumentos no custo de transporte, ao passo que cargas horárias maiores estimulariam o não cumprimento das determinações legais atualmente vigentes no país.

3. Conceituação das faixas de referência de valores dos fretes e respectivas métricas

O custo operacional total do transporte rodoviário de cargas, que deriva no valor do piso mínimo de frete, pode ser calculado utilizando faixas de distância (da forma atualmente vigente) ou fórmulas.

No caso específico do estabelecimento dos valores mínimos por faixas de distância, tem-se que tal metodologia apresenta o viés de se estabelecer o valor para um conjunto de distâncias baseado apenas na composição de custo de transporte para uma distância de referência. Tomando como exemplo a criação de uma faixa de distância hipotética que estabelece um valor referencial de frete mínimo para rotas de 101 a 200 quilômetros, poderia ser criado um valor de referência para o piso mínimo de transporte baseado na distância de 150,5 quilômetros (valor central da faixa de distância). Nesse exemplo, subestima-se o custo operacional para as rotas com distâncias menores do que 150,5 quilômetros e superestima-se o custo operacional para rotas com distâncias superiores a esse valor de referência. Dessa forma, tem-se a geração de inconsistências de valor de frete dentro da própria faixa de distância.

Além disso, deve-se atentar ao fato de que as faixas de distâncias não trazem uma característica contínua aos valores de fretes, à medida que se analisa o valor definido em função das distâncias. Pontos de “quebras” são gerados na curva de frete mínimo, dada a diferença existente entre os valores de referência adotados para cada uma das faixas de distância. Exemplos dessas “quebras” podem ser verificados na Figura 22, em que são apresentados dados da Resolução 5.820, de maio de 2018.

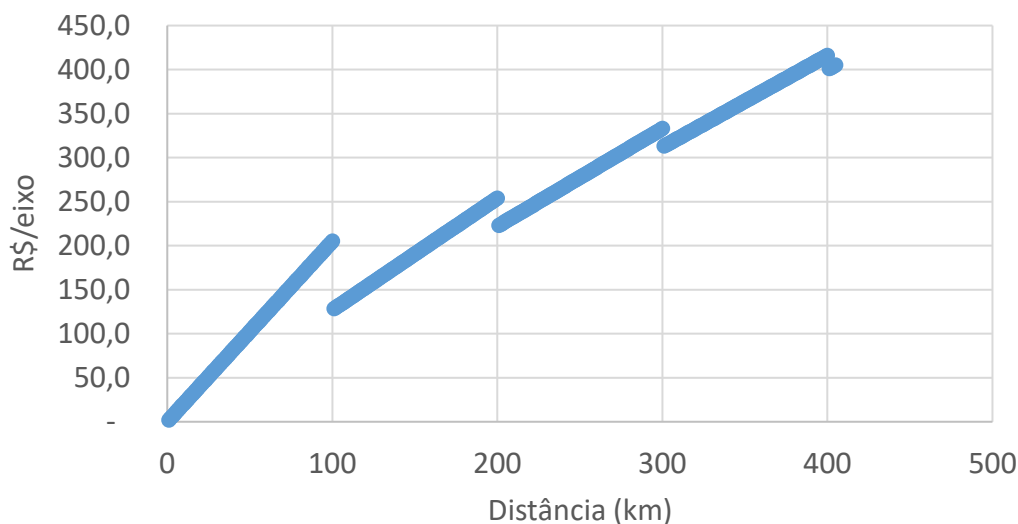


Figura 22: Valores de frete mínimo (em R\$/eixo) em função da distância, de acordo com a resolução 5.820, de maio de 2018.

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Destaque deve ser feito ao fato de que as menores distâncias de cada uma das faixas estabelecidas tendem a apresentar valores de fretes menores do que os fretes das últimas distâncias das faixas anteriores. Esse impacto é ainda mais evidente em rotas com distâncias menores, dado a representatividade dos custos fixos, sendo verificado em menor magnitude à medida em que se aumenta a distância considerada.

Alternativa à elaboração da política de pisos mínimos por faixa de distância estão associadas à obtenção dos pisos mínimos por parte do usuário através de fórmulas matemáticas. Nessas fórmulas, o valor do frete pode ser definido a partir de inúmeras variáveis, tais como: distância, tempo de carregamento, tempo de descarregamento, valor do diesel, dentre outras variáveis do modelo de custo de transporte. Quanto maior o número de variáveis na fórmula de cálculo dos pisos mínimos, mais representativo e próximo à realidade operacional é o frete por ele definido. Por outro lado, é sabido que um número elevado de variáveis aumenta a dificuldade de se operacionalizar esses cálculos e de realizar fiscalizações sobre o cumprimento dos valores de frete.

Dessa forma, como premissa para a formulação da política de preços mínimos do transporte rodoviário tem-se, baseado no modelo de custo de transporte, a obtenção de fórmulas em que o usuário tem como variável apenas a distância. Ao inserir a

distância da rota, a fórmula gera o valor de referência para o frete mínimo. Tal alternativa, apesar de continuar como uma simplificação da realidade do transporte de cargas, reduz o viés gerado na análise das faixas de distância: (i) cria-se uma curva de frete mínimo contínua, em função da distância; e (ii) cada distância tem seu valor de frete calculado, considerando seus respectivos custos fixos e variáveis.

Na apresentação dos valores referenciais para os pisos mínimos do frete rodoviário, portanto, serão construídas tabelas com fórmulas de cálculo para cada classe de carga e número de eixos da combinação veicular. Por meio dessas fórmulas o usuário, inserindo a distância da rota, consegue calcular o frete.

4. Mercados específicos: características principais

A Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, estabelecida inicialmente pela Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, restringiu sua aplicação para 5 tipos de cargas (geral, granel, frigorificada, perigosa e neogranel), sem considerar características de determinados produtos e as especificidades dos veículos utilizados. Entretanto, o artigo 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018 da ANTT, que resultou desta Medida Provisória, possibilitou a fixação de pisos mínimos de fretes diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT.

Destaca-se ainda que, embora produtos perigosos tenham sido contemplados na Lei nº 13.703/2018, eles não foram tratados apropriadamente, uma vez que essas cargas possuem classes de risco distintas e estão sujeitas à legislação específica para seu transporte, dadas suas características físicas, químicas e toxicológicas e o impacto à saúde pública e ao meio ambiente em casos de acidentes. Assim, conclui-se pela necessidade de se detalhar esse tipo de carga, bem como outros tipos de cargas que podem estar sujeitas à aplicação dessa legislação.

As características principais de cada um desses mercados são apresentadas a seguir.

4.1. Carga indivisível

De acordo com art. 4º da Resolução nº 01 de 14/01/2016, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), carga indivisível é a carga unitária com peso e/ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, cujo transporte requer o uso de veículos especiais com lotação (capacidade de carga), dimensões, estrutura, suspensão e direção apropriadas. São consideradas cargas indivisíveis: máquinas, equipamentos, peças, pás eólicas, vagões, transformadores, reatores, guindastes, máquinas de uso industrial na construção e máquinas agrícolas, estruturas metálicas, silos.

Neste ciclo de revisão da metodologia de cálculo de fretes mínimos não foram definidos preços mínimos de fretes exclusivos para o transporte de carga indivisível. Os valores mínimos de frete para carga neogranel poderão ser adotados como valores mínimos de fretes para essa categoria de cargas.

4.2. Carga emergencial

A categoria de carga emergencial contempla aqueles produtos que necessitam de agilidade no transporte em função da necessidade de sua utilização ou de características intrínsecas ao produto, tais como durabilidade, prazo de validade entre outras. Exemplos de carga emergencial: medicamentos, vacinas, órgãos para transplante, entre outros.

Neste ciclo de revisão da metodologia de cálculo de fretes mínimos não foram definidos preços mínimos de fretes exclusivos para o transporte de carga emergencial. Os valores mínimos de frete para carga geral, carga refrigerada ou carga containerizada poderão ser adotados como valores mínimos de fretes para essa categoria de cargas.

4.3. Carga Viva

De acordo com a Resolução de nº. 675, de 21 de junho de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a definição de carga viva contempla todos os animais que são submetidos ao transporte, classificando-os como (i) animais de produção ou de interesse econômico, os bovinos, bubalinos, equídeos, suínos, ovinos, caprinos, coelhos e aves de produção, conforme consta no Manual de Preenchimento para Emissão de Guia de Trânsito Animal elaborado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e (ii) animais destinados às práticas esportivas, lazer ou exposições.

O transporte desse tipo de carga exige planejamento detalhado e cuidados especiais. Essa Resolução foi nesse sentido, pois estabeleceu novas regras para o transporte de carga viva, visando à adoção de boas práticas de manejo durante o transporte para garantir bem-estar animal. Assim, os veículos de transporte de animais vivos (VTAV) devem ser fabricados ou adaptados para evitar sofrimento, ferimentos e minimizar a agitação dos animais, permitindo entradas suficientes de ar e dimensionamento adequado para cada espécie. É importante salientar que essas mudanças trazem um grande avanço no transporte deste tipo de carga, fazendo com que ocorra uma modernização da frota para esse segmento. Os requisitos deste regulamento serão exigíveis para os veículos de transporte de animais vivos fabricados após 1º de julho de 2019.

Neste ciclo de revisão da metodologia de cálculo de fretes mínimos não foram definidos preços mínimos de frete exclusivos para o transporte de carga viva, em função de ser

um transporte específico que normalmente exige uma frota dedicada e está sujeito às exigências sanitárias. Os valores mínimos de frete para carga geral poderão ser adotados como valores mínimos de fretes para essa categoria de cargas.

4.4. Cargas frágeis ou sensíveis

4.4.1. Equipamentos eletroeletrônicos e de comunicação

Equipamentos eletrônicos, eletrodomésticos, computadores e periféricos, automação bancária, comercial e industrial, copiadoras, telecomunicações são classificados como cargas frágeis e demandam cuidados especiais durante o transporte para evitar perdas, avarias e prejuízos financeiros. Esses produtos são embalados em caixas de madeira, com revestimento plástico e/ou isopor, o que possibilita o uso de caminhão baú, equipado com plataforma hidráulica para o seu transporte. É importante destacar que devido ao alto valor agregado, essas cargas na sua maioria são movimentadas com escolta. Para esses produtos, poderão ser adotados os fretes mínimos calculados para carga geral.

4.4.2. Vidros e louças

Materiais como vidros, cristais, louças e espelho fazem parte de outro grupo de cargas frágeis. Dentre eles, a indústria de base e transformação de vidros merece destaque devido à especificidade de manuseio e transporte. O vidro plano é produzido em chapas de grande porte e tamanhos pré-definidos. Após serem embaladas, essas chapas são acondicionadas em estruturas de aço por meio de ventosas e alocadas em paralelo sobre o caminhão. As chapas também podem ser transportadas em caixas de madeiras, revestidas por isopor. Em ambos os casos, faz-se necessário o revestimento do veículo com lona para evitar danos ao produto durante o transporte. Da fábrica, esses vidros são levados até a indústria de transformação, onde esse material é processado para depois seguir até os depósitos. Esse transporte é caracterizado por distâncias longas e com volumes de entregas consideráveis. Dessa forma, a recomendação é o uso de veículos maiores, como bitrem, formado por 2 semirreboques, totalizando 7 ou 9 eixos, com média de carga de 36 toneladas.

Para o transporte de louças e cristais poderão ser adotados os valores de fretes mínimos calculados para carga geral. Já para o transporte de vidros, poderão ser adotados os

preços de fretes mínimos calculados para carga geral e neogranel, uma vez que ainda não foram elaborados valores específicos para esse produto.

4.5. Carga líquida não perigosa

São classificados como carga líquida não perigosa os seguintes produtos: sucos, água, leite, óleo de soja, dentre outros. Em muitas regiões brasileiras a falta de água potável é comum e o uso de caminhões com tanques de aço, popularmente denominados de “caminhões-pipa” ou “caminhões-cisterna”, são utilizados neste transporte.

No caso do suco de laranja a granel, faz-se necessários o uso de ativos mais específicos para o transporte, como cavalo mecânico semirreboque e carretas-tanque, que a partir do nitrogênio injetado faz com que a temperatura do produto seja mantida nas condições ideais. Em geral, os embarcadores estabelecem contratos de fretes com as transportadoras para não ficarem expostas ao mercado *spot*, isto é, onde a negociação do valor do frete é balizada nos valores de mercado vigentes e o transporte da carga ocorre num curto espaço de tempo ou imediatamente, diferentemente de operações com contratos de transporte de longo prazo, onde se tem valores de fretes pré-acordados e condições operacionais definidas.

Destaca-se que em função da especificidade do transporte desse tipo carga, os valores mínimos de fretes para carga granel (classificação que consta na Lei 13.703/2018) foi segregada em granel sólido e granel líquido; portanto, para produtos líquidos não perigosos foram calculados pisos mínimos específicos.

4.6. Medicamentos

O transporte de medicamentos é um segmento bem específico e requer uma série de documentos e autorizações, como aquelas que constam - por exemplo - na Portaria nº 1.052, de 29 de dezembro de 1998, do Ministério da Saúde e a Resolução nº 257, de 18 de dezembro de 2018, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), que são concedidas por órgãos governamentais de controle e de fiscalização. Além disso, faz-se necessária a presença de um farmacêutico responsável pelo controle da cadeia de distribuição.

O veículo utilizado para essa carga, em geral, é o caminhão baú e ele deve possuir condições de armazenamento e de acondicionamento de acordo com as exigências da ANVISA, onde a umidade e temperatura devem ser monitoradas 3 vezes por dia por um

farmacêutico autorizado. A Resolução nº 433, de 26 de abril de 2005, do Conselho Federal de Farmácia (CFF), regulamenta a atuação do farmacêutico no transporte terrestre, aéreo, ferroviário ou fluvial.

Não foram elaborados pisos de fretes específicos para medicamentos devido às exigências legais e sanitárias envolvidas no transporte desses produtos; no entanto, para esses produtos podem ser utilizados os valores de fretes mínimos aplicados à carga geral, à carga refrigerada e à carga containerizada.

4.7. Contêiner

Embora a Lei 13.703/2018 possibilite a aplicação dos valores de fretes mínimos específicos para contêineres, concluiu-se pela necessidade de se citar novamente esse tipo de equipamento, uma vez que ele pode ser utilizado para movimentar diferentes tipos de produtos. O termo carga containerizada é utilizado para designar a carga geral acondicionada em contêiner. Cada contêiner é uma unidade independente de carga que obedece a medidas internacionais como padrão. O trânsito de veículos porta-contêineres está regulamentado no Brasil, por uma série de Resoluções e Portarias. O contêiner pode ser facilmente transportado de um modo para o outro e, com isso, propicia reduções nos custos de transporte.

Para cargas movimentadas em contêineres foram elaborados pisos de fretes específicos: carga containerizada e carga containerizada perigosa.

4.8. Cargas Aquecidas

Este tipo de transporte exige o uso de veículos especiais, equipados com dispositivos auxiliares, tais como maçaricos para a conservação da temperatura da carga ou para facilitar a operação de carga e descarga. Exemplos de mercadorias que demandam este tipo de transporte são: asfalto, betumes e breu.

Por se tratar de um transporte muito específico, neste ciclo de revisão da metodologia de pisos de fretes não foi elaborado um conjunto de valores mínimos de frete exclusivo para esse tipo de transporte. Os valores de fretes mínimos para carga geral e carga geral perigosa podem ser utilizados para essas cargas.

4.9. Produtos perigosos

Importante destacar que produtos perigosos estão contemplados na Lei nº 13.703/2018; porém, não há distinção entre granéis perigosos e líquidos perigosos. Para a maioria dos 5 tipos de cargas descritos na Lei nº 13.703/2018, é possível categorizá-los como produtos perigosos, ou seja, existem produtos perigosos transportados como carga geral, como granéis líquidos e como granéis sólidos. É uma categoria importante, considerando não só suas peculiaridades como também a importância da indústria química no país, que faturou cerca de US\$ 127,9 bilhões apenas em 2018, segundo a Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUM).

Existe uma quantidade considerável de cargas enquadradas nesta categoria, com graus distintos de periculosidade. O perigo está associado às características físico-químicas dos produtos e ao risco à saúde e ao meio ambiente. De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), os produtos perigosos estão agrupados em 9 classes de riscos. Essa classificação da ONU está contemplada na Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a qual cria obrigatoriedade de sua aplicação em todo território brasileiro, conforme descrito no Quadro 1.

Para cada nível de risco, são importantes a realização de treinamentos específicos para as pessoas envolvidas e a utilização de equipamentos distintos no acondicionamento e no transporte destas mercadorias. Isto pode gerar variações importantes no valor do frete.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Classificação	Subclasse	Definições
Classe 1 - Explosivos	1.1	Substâncias e artigos com risco de explosão em massa (uma explosão em massa é a que afeta virtualmente toda a carga de modo praticamente instantâneo).
	1.2	Substâncias e artigos com risco de projeção, mas sem risco de explosão em massa.
	1.3	Substâncias e artigos com risco de fogo e com pequeno risco de explosão ou de projeção, ou ambos, mas sem risco de explosão em massa.
	1.4	Substâncias e artigos que não apresentam risco significativo.
	1.5	Substâncias muito insensíveis, com risco de explosão em massa.
	1.6	Artigos extremamente insensíveis, sem risco de explosão em massa.
Classe 2 - Gases	2.1	Gases inflamáveis: gases que, a 20°C e à pressão normal de 101,3 kPa: (i) atingem ignição quando em uma mistura de 13% ou menos, em volume, com o ar; ou (ii) apresentam faixa de inflamabilidade com ar de, no mínimo, 12%, independentemente do limite inferior de inflamabilidade. A inflamabilidade deve ser determinada por ensaios ou por cálculos que se conformem aos métodos adotados pela Norma ISO 10156: 2010. Quando os dados disponíveis forem insuficientes para a utilização desses métodos, podem-se adotar ensaios por métodos comparáveis, reconhecidos internacionalmente, ou por autoridade nacional competente.
	2.2	Gases não-inflamáveis, não tóxicos: gases que (i) sejam asfixiantes: gases que diluem ou substituem o oxigênio normalmente existente na atmosfera; ou (ii) sejam oxidantes: gases que, geralmente por fornecerem oxigênio, causem ou contribuam, mais do que o ar, para a combustão de outro material; ou (iii) não se enquadrem em outra subclasse.
	2.3	Gases tóxicos: são gases que (i) sejam reconhecidamente tão tóxicos ou corrosivos para pessoas que constituam risco à saúde; ou (ii) sejam supostamente tóxicos ou corrosivos para pessoas, por apresentarem valor de CL50 (como definido no item 2.6.2.1) igual ou inferior a 5.000 mL/m3
Classe 3 - Líquidos Inflamáveis	-	Líquidos inflamáveis: são líquidos, misturas de líquidos ou líquidos que contenham sólidos em solução ou suspensão (por exemplo, tintas, vernizes, lacas, etc., excluídas as substâncias que tenham sido classificadas de forma diferente, em função de suas características perigosas) que produzam vapor inflamável a temperaturas de até 60°C, em ensaio de vaso fechado, ou de até 65,6°C, em ensaio de vaso aberto, normalmente referidas como ponto de fulgor.
Classe 4 - Sólidos Inflamáveis	4.1	Sólidos inflamáveis: sólidos que, em condições de transporte, sejam facilmente combustíveis, autorreagentes que possam sofrer reação fortemente exotérmica; explosivos sólidos insensibilizados que possam explodir se não estiverem suficientemente diluídos.
	4.2	Substâncias sujeitas à combustão espontânea: substâncias sujeitas a aquecimento espontâneo em condições normais de transporte, ou a aquecimento em contato com o ar, podendo inflamar-se.
	4.3	Substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis: substâncias que por interação com água, podem tornar-se espontaneamente inflamáveis, ou liberar gases inflamáveis em quantidades perigosas.
Classe 5 - Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos	5.1	Substâncias oxidantes: Substâncias que, embora não sendo necessariamente combustíveis, podem, em geral por liberação de oxigênio, causar a combustão de outros materiais ou contribuir para isso. Tais substâncias podem estar contidas em um artigo.
	5.2	Peróxidos orgânicos: substâncias orgânicas que contêm a estrutura bivalente –O–O– e podem ser consideradas derivadas do peróxido de hidrogênio, em que um ou ambos os átomos de hidrogênio foram substituídos por radicais orgânicos. Peróxidos orgânicos são substâncias termicamente instáveis que podem sofrer decomposição exotérmica autoacelerável.
Classe 6 - Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes	6.1	Substâncias tóxicas: são substâncias capazes de provocar morte, lesões graves ou danos à saúde humana, se ingeridas ou inaladas, ou se entrarem em contato com a pele.
	6.2	Substâncias infectantes: são substâncias que contenham patógenos ou estejam sob suspeita razoável de contê-los. Patógenos são microorganismos (incluindo bactérias, vírus, rickettsias, parasitas, fungos) e outros agentes, tais como príons, capazes de provocar doenças em seres humanos ou em animais.
Classe 7 - Material radioativo	-	Para fins de classificação dos materiais radioativos e alocação aos números ONU, deve ser atendido o disposto nas Normas para Transporte estabelecidas pela Comissão Nacional de Energia Nuclear – CNEN.
Classe 8 - Substâncias corrosivas	-	São substâncias que, por ação química, causam severos danos quando em contato com tecidos vivos ou, em caso de vazamento, danificam ou destroem outras cargas ou o próprio veículo.
Classe 9 - Substâncias e Artigos Perigosos Diversos	-	Substâncias e artigos da Classe 9 (substâncias e artigos perigosos diversos) são aqueles que apresentam, durante o transporte, um risco não abrangido por nenhuma das outras classes.

Quadro 1. Classes e Subclasses de Risco de Produtos Perigosos.

Fonte: Resolução nº 5.232/2016 da ANTT.

Cumpre destacar que em função da especificidade do transporte desse tipo de carga e também pela ampla diversidade de produtos e substâncias que fazem parte dessa classificação, foram calculados pisos de fretes segregados em: granéis sólidos perigosos, granéis líquidos perigosos, carga refrigerada perigosa, carga containerizada perigosa e carga geral perigosa.

4.10. Logística reversa

Segundo o Ministério do Meio Ambiente (2019)⁴, a logística reversa engloba diferentes atores sociais na responsabilização da destinação ambientalmente adequada dos resíduos sólidos. Gera obrigações, especialmente do setor empresarial, de realizar o recolhimento de produtos e embalagens pós-consumo, assim como reassegurar seu reaproveitamento no mesmo ciclo produtivo ou garantir sua inserção em outros ciclos.

A Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010, estabeleceu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), sendo que o Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010, definiu seu regulamento, determinando a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos e a logística.

É importante salientar que os produtos movimentados pelo sistema de logística reversa podem ser agrupados em carga geral e carga perigosa.

4.11. Serviços de transporte contratados pela CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento)

Para atender aos programas de abastecimento e realizar a remoção dos produtos agrícolas, a CONAB contrata serviços de transporte por meio de leilão eletrônico (que utiliza recursos de tecnologia de informação), interligando Bolsas de Cereais, de Mercadorias e/ou de Futuros. Para negociar com a CONAB é necessário estar associado a uma Bolsa de Cereais, de Mercadorias e/ou de Futuros e estar cadastrado no Sistema de Cadastro Nacional de Produtores Rurais, público do Programa de Aquisição de Alimentos (PAA), Cooperativas, Associações e Demais Agentes.

Os Leilões de Frete para a contratação do transporte são regidos pelo Regulamento para Contratação de Transportes da CONAB (CONAB, 2006)⁵, que institui as condições para a

⁴ Disponível em: <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/residuos-perigosos/logistica-reversa>

⁵ Companhia Nacional de Abastecimento. Estoques. Remoção de Estoques. Contratação de fretes. Disponível em:

contratação de serviços de transporte e sua operacionalização. Importante citar que a CONAB exige que a empresa vencedora do leilão de fretes apresente uma declaração de “cumprimento dos pisos mínimos do transporte rodoviário de carga”. Neste documento, a CONAB replica os valores de pisos mínimos vigentes pela Lei nº 13.703/2018 e isso faz parte do Anexo III do processo de Aviso de Fretes.

A ata de reunião da CONAB pode ser acessada no Anexo 8.6 do Relatório do Produto 5.

Embora a CONAB já tenha incorporado no seu processo de contratação de fretes a obrigatoriedade do cumprimento dos pisos mínimos por parte dos prestadores de serviço de transporte rodoviário, a proposta da nova Resolução de fretes mínimos contempla de forma explícita que tais serviços contratados pela CONAB estão sujeitos à aplicação da Lei nº 13.703/2018 e dos novos valores de pisos de fretes para o transporte rodoviário de cargas.

4.12. Correios

A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) é uma empresa pública vinculada ao Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações que presta serviços postais à sociedade brasileira, tanto em regime de monopólio (cartas, telegramas, malotes e emissão de selos), quanto em regime concorrencial (encomendas nacionais e internacionais, logística integrada), situação na qual disputa mercado com *couriers* de pequeno e grande porte, nacionais e internacionais.

Os Correios atuam também como agente de ações sociais do governo, mediante pagamento de pensões e aposentadorias; na distribuição nacional de livros escolares às escolas localizadas nos mais diversos pontos do país; bem como no transporte de doações em casos de calamidade, campanhas de aleitamento materno, programas de inclusão social, patrocínios e ações de responsabilidade socioambiental. Os reajustes nas tarifas são autorizados pelo Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações e publicados na forma de Portarias.

É importante salientar que a nova Resolução de Pisos de Fretes incorporará na sua redação a obrigatoriedade dos Correios em cumprir a Lei nº 13.703/2018, não havendo necessidade em se construir um conjunto de valores de fretes mínimos específico, uma vez que as novas referências podem ser aplicadas para os diferentes tipos de cargas

https://www.conab.gov.br/images/arquivos/transportes/regulamento_para_contratacao_de_servicos_de_transporte.pdf. Acesso em: 20 fevereiro 2019.

movimentadas por esta instituição, com exceção à entrega de correspondências, a qual está enquadrada na dispensa ou inaplicabilidade dos pisos mínimos de fretes, uma vez que essa atividade é de interesse público e os Correios têm o monopólio instituído por lei para a sua realização.

4.13. Lixo urbano

Conforme dados obtidos em PNRS (2018)⁶, o serviço de coleta de lixo normalmente é de responsabilidade do Estado, por meio de um órgão municipal. O serviço de coleta de lixo é prestado por uma empresa, pública ou privada, que recolhe os resíduos gerados, destinando-os para outro lugar. A destinação do lixo nem sempre é feita de maneira ambientalmente adequada, porém deve respeitar a regulamentação estabelecida pela região.

Embora neste ciclo de revisão da metodologia de fretes mínimos não tenha sido elaborado um conjunto específico de pisos mínimos exclusivos para lixo urbano devido à sua especificidade, que está sujeita às exigências sanitárias, o transporte desse produto está enquadrado na Lei nº 13.703/2018 e requer a aplicação de pisos de fretes, sendo que poderá ser adotada a referência de carga geral para sua aplicação.

4.14. Transporte de valores

Conforme dados obtidos no *site* da Polícia Federal, o exercício da atividade das empresas de transporte de valores, cuja propriedade e administração são vedadas a estrangeiros, depende de autorização do Departamento da Polícia Federal, mediante o preenchimento de requisitos previstos na Portaria nº 3.233/2002 de 10 de dezembro de 2012.

Da mesma forma, não foi calculada uma referência de pisos exclusiva para o transporte de valores, em função da especificidade desta carga e também da necessidade em se ter um melhor entendimento da operação, de forma a coletar indicadores de desempenho e operacionais que fossem representativos. Entretanto, essas cargas estão

⁶ A Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010, estabeleceu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), sendo que o Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010, definiu seu regulamento,

sujeitas à Lei nº 13.703/2018 e como frete mínimo para esse transporte, poderá ser adotada a referência de carga geral.

4.15. Sobre situações específicas

Foi importante realizar esse levantamento de outros mercados de fretes, pois a princípio eles não estão apresentados de forma explícita na Lei nº 13.703/2018. O agrupamento em 5 tipos de cargas que consta na referida lei é muito restrito e gera dúvidas em (i) como enquadrar as mais diversas mercadorias transportadas no Brasil e (ii) qual tipo de frete mínimo deve ser utilizado para cargas ou setores mais específicos, que demandam adequação em função de (i) especificidade do produto ou operação de transporte, (ii) exigências legais, (iii) exigências sanitárias, (iv) risco.

Conclui-se, com base na avaliação da equipe jurídica do projeto, que todas as cargas movimentadas no país estão sujeitas à aplicação dos pisos mínimos de fretes definidos pela Lei nº 13.703/2018, inclusive aquelas transportadas pelos Correios, com exceção apenas para as entregas de correspondências, as quais estão enquadradas na dispensa ou inaplicabilidade dos pisos mínimos de fretes, uma vez que essa atividade é de interesse público e tal instituição tem o monopólio instituído por lei para sua realização.

Parecer jurídico correspondente:

“Estão sujeitas à Lei nº 13.703/2018, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, salvo nos casos de dispensa ou inexigibilidade de licitação elencados na Lei nº 8.666/93.

Justificativa: Sendo uma lei federal e nacional, não há como excluir os entes públicos. Em caso de conflito com a lei de licitações, se houver, no que concerne a transporte das cargas descritas na Lei nº 13.703/18, prevalece esta por ser especial em relação à lei de licitações.

Para determinadas cargas aqui identificadas, como aquelas transportadas em contêineres, cargas líquidas não perigosas e cargas perigosas, foram propostos fretes mínimos específicos. Além disso, com o intuito de facilitar o enquadramento dos mais diversos tipos de produtos e operações de transporte realizadas em todo território nacional, foram elaboradas novas referências de fretes mínimos que incorporam a

periculosidade dos produtos. Dessa forma, chegou-se aos seguintes grupos de cargas (e correspondentes valores de fretes mínimos): granel sólido, granel líquido, carga frigorificada, carga containerizada, carga geral, neogranel, granel sólido perigoso, granel líquido perigoso, carga frigorificada perigosa, carga containerizada perigosa e carga geral perigosa.

Entende-se ainda que existem cargas com elevada especificidade no seu transporte, seja em função (i) do tipo de produto, (ii) da necessidade em se adequar o veículo para sua movimentação, ou ainda (iii) por exigências sanitárias, legais e risco e que demandariam a elaboração de referências de fretes mínimos específicos. No entanto, devido a esses fatores, neste ciclo de revisão da metodologia de fretes mínimos não serão contempladas tais referências; porém, novas referências de fretes mínimos poderão ser aplicadas e utilizadas para todas as cargas. Caso os valores de fretes mínimos calculados não fiquem aderentes aos valores praticados no mercado para tais cargas ou setores específicos, nos próximos ciclos de revisão esses produtos poderão ser estudados com mais detalhe e em sendo o caso, construídas referências específicas em conjunto com representantes de cada setor.

5. Reuniões realizadas e contribuições recebidas de agentes representativos

O processo de aprimoramento e revisão da metodologia e dos parâmetros utilizados para compor a nova versão dos pisos mínimos de fretes vem sendo executado pela ANTT de forma ampla e contínua. Ao longo de 2018, a ANTT utilizou-se da Tomada de Subsídios nº 009/2018 (informações disponíveis em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/53774/Tomada_de_Subsidio_n__009_2018.html) e da Audiência Pública nº 012/2018 para colher contribuições, visando aperfeiçoar a metodologia que compõe a elaboração dos mínimos de fretes e também reunir subsídios para adequar questões relativas às penalidades que devem ser aplicadas aos agentes pelo descumprimento do piso mínimo de fretes.

Recentemente, o ESALQ-LOG, grupo de pesquisa contratado para elaborar a nova versão dos pisos mínimos de fretes mínimos, realizou em sua sede, um ciclo de reuniões temáticas intitulado de “PROPOSTAS PARA OS PISOS MÍNIMOS DO FRETE”, nos dias 04, 05 e 06 de fevereiro de 2019, com a finalidade de coletar opiniões, sugestões e apontamentos para o aprimoramento da regulação da Lei nº 13.703/2018, que estabelece a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. A ANTT esteve presente nos 3 dias do evento.

No 1º dia do evento participaram mais de 100 pessoas ligadas aos embarcadores de cargas; o 2º dia teve a presença de cerca de 200 profissionais, entre representantes de transportadoras e cooperativas de transporte e o 3º foi dedicado a receber as contribuições dos motoristas autônomos, com aproximadamente 100 participantes. A dinâmica das reuniões foi organizada de forma a disponibilizar um determinado tempo para que os interessados pudessem expor oralmente suas opiniões e contribuições sobre a política em questão. A lista de participantes pode ser consultada no Anexo 8.5 do Relatório do Produto 5.

Durante o evento foi aplicado um questionário com o objetivo de coletar principalmente os indicadores operacionais e as características para compor os indicadores técnicos e operacionais do custo operacional total na formulação do piso mínimo de frete no transporte rodoviário de cargas. No total, foram recebidas cerca de 150 respostas, as quais foram cadastradas posteriormente na versão eletrônica do questionário.

Vale destacar que o referido questionário está disponível para preenchimento nos sites do Grupo ESALQ-LOG e da ANTT e podem ser acessados a qualquer momento.

Uma outra ação efetiva de comunicação ocorreu no final do mês de fevereiro de 2019, quando a ANTT solicitou a todos os agentes cadastrados em seu sistema, via correspondência eletrônica, a participação no processo de coleta de melhoria da metodologia das dos pisos mínimos através do preenchimento do questionário. Além disso, a ANTT e o Ministério da Infraestrutura fizeram a divulgação do questionário em suas redes sociais. O resultado foi extremamente positivo e, em menos de uma semana, foram preenchidos pelos agentes do setor cerca de 900 questionários. Para fins de elaboração do estudo foram utilizados questionários respondidos entre 04 de fevereiro e 25 de fevereiro de 2019.

Além disso, o ESALQ-LOG vem realizando entrevistas presenciais com empresas e cooperativas de transportes com o intuito de aferir mais precisamente os parâmetros a serem utilizados para as diferentes cargas que serão consideradas. Destaca-se também que vários grupos interessados têm acessado o ESALQ-LOG (presencial ou eletronicamente) para compartilhar dados e estudos que muitas vezes, são específicos para determinados grupos de cargas. Tais encontros e/ou materiais derivados estão detalhados na sequência, sendo as respectivas atas disponibilizadas no relatório do Produto 5.

Em paralelo a esses processos, os grupos de trabalhos formados por técnicos da ANTT e da ESALQ-LOG vêm trabalhando em estreita cooperação para discutir a metodologia proposta, bem como apresentar com base nas informações recebidas dos agentes, os fundamentos dos parâmetros a serem utilizados na construção da nova metodologia dos pisos mínimos. As atas dessas reuniões estão disponibilizadas no Produto 5 desse projeto.

5.1. Principais contribuições recebidas durante reuniões temáticas ESALQ-LOG/ANTT

Essa seção do documento lista as contribuições e sugestões trazidas pelos participantes do ciclo de reuniões realizado pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG), entre os dias 04 e 06 de fevereiro de 2019. Toda a gravação do evento foi analisada de forma a se obter as contribuições e demandas trazidas pelos participantes em cada um dos dias e foram entregues a ANTT em mídia digital, juntamente com este Produto. Todas as contribuições trazidas foram organizadas em 46 classes, as quais:

1. Adotar como referência a tabela "2-a-2" (combustíveis)
2. Alterar a forma do coeficiente disposta na lei (R\$/km.eixo)
3. Considerar as particularidades do frete de entregas (frete urbano)
4. Considerar a menor composição por número de eixos para cada classe de produtos
5. Considerar na metodologia a qualidade do veículo utilizado (idade, gastos com manutenção etc.)
6. Considerar veículos novos na composição de metodologia
7. Construir uma metodologia que considera custos fixos e custos variáveis
8. Contratos formais: sem necessidade de se praticar os valores mínimos estabelecidos pela legislação
9. Criar uma categoria para carga embalada
10. Definir melhor e adicionar a especificidade do transporte de produtos perigosos
11. Deixar clara a separação entre o piso mínimo e: pedágio, impostos etc.
12. Diesel: Considerar o preço do distribuidor
13. Elaboração de uma tabela nacional (sem regionalizações)
14. Estabelecer uma metodologia de cálculo focada nos motoristas autônomos
15. Explicar como se dará a incidência de impostos no valor de piso mínimo
16. Fazer com que o frete por peso carregado não tenha diferenciação entre os tipos de veículos para uma mesma classe de produtos
17. Fazer os cálculos para todos os tipos de veículos registrados
18. Fiscalização eletrônica do cumprimento do pagamento do piso mínimo (bloqueio operacional)
19. Frete de retorno: existir somente quando for a mesma contratante/transportadora
20. Frete de retorno: não obrigatoriedade do pagamento
21. Frete de retorno: ressaltar a não existência da operação de retorno
22. Frete de retorno: valores diferentes do frete de ida (coeficientes operacionais distintos)
23. Incentivar o financiamento dos fretes através de instituições financeiras (manutenção de uma margem de comercialização maior para os autônomos)
24. Incluir no modelo a capacidade de transporte dos veículos
25. Inclusão do peso/volume da carga na metodologia
26. Não obrigatoriedade do pagamento dos valores da tabela (valores para referência do mercado)
27. Preço dos insumos: valores pagos no comércio
28. Premissas de custo baseados na maior produtividade da operação de transporte e da aquisição de insumos (menores preços)

29. Propor tabelas regionais
30. Reajuste: por aumentos no diesel (classes menores do que 10%) e por período de tempo
31. Realização da fiscalização relacionada ao cumprimento do frete mínimo e/ou outras leis do setor
32. Realizar a análise do impacto regulatório na economia brasileira
33. Reduzir burocracia para contratação direta do autônomo por parte dos embarcadores
34. Reforçar a ideia do piso mínimo (não existência de um tabelamento de preços)
35. Reformular a aplicabilidade das multas (garantias de controle limitadas dos embarcadores)
36. Repensar os casos em que o valor da mercadoria é baixo (ad valorem) | Classes especiais de cargas
37. Revisão da minuta de resolução, de forma a aumentar a segurança jurídica dos agentes
38. Revisar a tipificação de veículos por classe de produto
39. Revisar e considerar novas classes de produtos
40. Segregação da tabela de frete em mais classes de veículos
41. Trabalhar com o conceito de custo operacional (não inclusão do custo de capital)
42. Transparência (disponibilização da memória de cálculo e insumos considerados)
43. Trazer melhores definições para modelos modernos de contratação (agregado, contratos, frotas dedicadas etc.)
44. Utilizar metodologia em que piso mínimo seja baseado no custo do diesel e em fatores de representatividade desse insumo por faixa de distância
45. Utilizar parâmetros operacionais dos veículos obtidos junto aos fabricantes
46. Vincular os valores do piso mínimo ao pagamento à vista do transporte

Para cada classe, fez-se o levantamento da frequência com que as contribuições aparecerem em cada dia do evento.

No dia 04 de fevereiro, evento destinado aos embarcadores, a frequência de aparecimento das contribuições (frequência relativa, em porcentagem) é apresentada na Tabela 26. Neste dia, um total de 24 tópicos foram levantados pelos participantes, sendo os cinco principais:

- Frete de retorno: estabelecimento da não obrigatoriedade do pagamento do frete de retorno nas contratações de viagem principal (16,9% das contribuições)

- Necessidade de segregar a tabela de fretes em mais classes de veículos, de forma a tornar este instrumento mais representativo (10,8% das contribuições)
- Utilizar premissas de custo baseados na maior produtividade da operação de transporte e da aquisição de insumos (menores preços) (10,8% das contribuições)
- Revisar e considerar novas classes de produtos (9,2% das contribuições)
- Trazer melhores definições para modelos modernos de contratação do serviço de transporte, os quais incluem a utilização de motoristas agregados, contratos fixos, frotas dedicadas, operações de alta produtividade etc. (9,2% das contribuições)

Tabela 26. Contribuições recebidas da reunião com os embarcadores (04/02/2019)

Contribuição	Frequência (%)
Frete de retorno: não obrigatoriedade do pagamento	16,9%
Segregação da tabela de frete em mais classes de veículos	10,8%
Premissas de custo baseados na maior produtividade da operação de transporte e da aquisição de insumos (menores preços)	10,8%
Revisar e considerar novas classes de produtos	9,2%
Trazer melhores definições para modelos modernos de contratação (agregado, contratos, frotas dedicadas etc.)	9,2%
Inclusão do peso/volume da carga na metodologia	6,2%
Não obrigatoriedade do pagamento dos valores da tabela (valores para referência do mercado)	6,2%
Propor tabelas regionais	3,1%
Reduzir burocracia para contratação direta do autônomo por parte dos embarcadores	3,1%
Repensar os casos em que o valor da mercadoria é baixo (ad valorem) Classes especiais de cargas	3,1%
Deixar clara a separação entre o piso mínimo e: pedágio, impostos etc.	1,5%
Definir melhor e adicionar a especificidade do transporte de produtos perigosos	1,5%
Transparência (disponibilização da memória de cálculo e insumos considerados)	1,5%
Adotar como referência a tabela "2-a-2" (combustíveis)	1,5%
Considerar as particularidades do frete de entregas (frete urbano)	1,5%
Considerar veículos novos na composição de metodologia	1,5%

Contratos formais: sem necessidade de se praticar os valores mínimos estabelecidos pela legislação	1,5%
Diesel: Considerar o preço do distribuidor	1,5%
Frete de retorno: valores diferentes do frete de ida (coeficientes operacionais distintos)	1,5%
Incentivar o financiamento dos fretes através de instituições financeiras (manutenção de uma margem de comercialização maior para os autônomos)	1,5%
Realizar a análise do impacto regulatório na economia brasileira	1,5%
Reformular a aplicabilidade das multas (garantias de controle limitadas dos embarcadores)	1,5%
Trabalhar com o conceito de custo operacional (não inclusão do custo de capital)	1,5%
Utilizar parâmetros operacionais dos veículos obtidos junto aos fabricantes	1,5%

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

No dia 05 de fevereiro, evento destinado a empresas transportadoras e cooperativas de transporte, a frequência de aparecimento das contribuições (frequência relativa, em porcentagem) é apresentada na Tabela 27. Um total de 25 tópicos foram levantados pelos participantes neste dia do evento, sendo os cinco principais apresentados na sequência:

- Frete de retorno: ressaltar a não existência da operação de retorno com custos operacionais inferiores ao frete de ida (24% das contribuições)
- Deixar clara a separação entre o valor do frete estabelecido pela política de pisos mínimos e pedágio, impostos etc. (9,3% das contribuições)
- Necessidade de se realizar a fiscalização relacionada ao cumprimento do frete mínimo e/ou outras leis do setor (9,3% das contribuições)
- Trazer melhores definições para modelos modernos de contratação do serviço de transporte, os quais incluem a utilização de motoristas agregados, contratos fixos, frotas dedicadas, operações de alta produtividade, etc. (6,7% das contribuições)
- Necessidade de segregar a tabela de fretes em mais classes de veículos, de forma a tornar este instrumento mais representativo (4% das contribuições)

Tabela 27. Contribuições recebidas da reunião com as transportadoras e cooperativas de transporte (05/02/2019)

Contribuição	Frequência (%)
Frete de retorno: ressaltar a não existência da operação de retorno	24,0%
Deixar clara a separação entre o piso mínimo e: pedágio, impostos etc.	9,3%
Realização da fiscalização relacionada ao cumprimento do frete mínimo e/ou outras leis do setor	9,3%
Trazer melhores definições para modelos modernos de contratação (agregado, contratos, frotas dedicadas etc.)	6,7%
Segregação da tabela de frete em mais classes de veículos	4,0%
Revisar e considerar novas classes de produtos	4,0%
Reforçar a ideia do piso mínimo (não existência de um tabelamento de preços)	4,0%
Explicar como se dará a incidência de impostos no valor de piso mínimo	4,0%
Vincular os valores do piso mínimo ao pagamento à vista do transporte	4,0%
Propor tabelas regionais	2,7%
Definir melhor e adicionar a especificidade do transporte de produtos perigosos	2,7%
Transparência (disponibilização da memória de cálculo e insumos considerados)	2,7%
Fiscalização eletrônica do cumprimento do pagamento do piso mínimo (bloqueio operacional)	2,7%
Reajuste: por aumentos no diesel (classes menores do que 10%) e por período de tempo	2,7%
Alterar a forma do coeficiente disposta na lei (R\$/km.eixo)	2,7%
Revisar a tipificação de veículos por classe de produto	2,7%
Premissas de custo baseados na maior produtividade da operação de transporte e da aquisição de insumos (menores preços)	1,3%
Reduzir burocracia para contratação direta do autônomo por parte dos embarcadores	1,3%
Repensar os casos em que o valor da mercadoria é baixo (ad valorem) Classes especiais de cargas	1,3%
Frete de retorno: existir somente quando for a mesma contratante/transportadora	1,3%
Construir uma metodologia que considera custos fixos e custos variáveis	1,3%
Criar uma categoria para carga embalada	1,3%
Estabelecer uma metodologia de cálculo focada nos motoristas autônomos	1,3%
Revisão da minuta de resolução, de forma a aumentar a segurança jurídica dos agentes	1,3%
Utilizar metodologia em que piso mínimo seja baseado no custo do diesel e em fatores de representatividade desse insumo por faixa de distância	1,3%

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

No dia 06 de fevereiro, terceiro dia do evento, destinado aos motoristas autônomos, a frequência de aparecimento das contribuições (frequência relativa, em porcentagem) é apresentada na Tabela 28. Um total de 18 tópicos foram levantados pelos participantes neste dia do evento, sendo os cinco principais apresentados a seguir:

- Frete de retorno: ressaltar a não existência da operação de retorno com custos operacionais inferiores ao frete de ida (23,1% das contribuições)
- Necessidade de se realizar a fiscalização relacionada ao cumprimento do frete mínimo e/ou outras leis do setor (21,2% das contribuições)
- Revisar e considerar novas classes de produtos (9,6% das contribuições)
- Reforçar a ideia do piso mínimo e a não existência de um tabelamento de preços para o serviço de transporte rodoviário no Brasil (7,7% das contribuições)
- Realizar a fiscalização eletrônica do cumprimento do pagamento do piso mínimo, com um bloqueio operacional que impossibilita a emissão de documentos do transporte caso o valor praticado esteja abaixo do estabelecido pela legislação (5,8% das contribuições)

Tabela 28. Contribuições recebidas da reunião com os motoristas autônomos (06/02/2019)

Contribuição	Frequência (%)
Frete de retorno: ressaltar a não existência da operação de retorno	23,1%
Realização da fiscalização relacionada ao cumprimento do frete mínimo e/ou outras leis do setor	21,2%
Revisar e considerar novas classes de produtos	9,6%
Reforçar a ideia do piso mínimo (não existência de um tabelamento de preços)	7,7%
Fiscalização eletrônica do cumprimento do pagamento do piso mínimo (bloqueio operacional)	5,8%
Segregação da tabela de frete em mais classes de veículos	3,8%
Propor tabelas regionais	3,8%
Elaboração de uma tabela nacional (sem regionalizações)	3,8%
Preço dos insumos: valores pagos no comércio	3,8%
Trazer melhores definições para modelos modernos de contratação (agregado, contratos, frotas dedicadas etc.)	1,9%
Definir melhor e adicionar a especificidade do transporte de produtos perigosos	1,9%
Reajuste: por aumentos no diesel (classes menores do que 10%) e por período de tempo	1,9%
Frete de retorno: existir somente quando for a mesma contratante/transportadora	1,9%
Considerar a menor composição por número de eixos para cada classe de produtos	1,9%
Considerar na metodologia a qualidade do veículo utilizado (idade, gastos com manutenção etc.)	1,9%
Fazer com que o frete por peso carregado não tenha diferenciação entre os tipos de veículos para uma mesma classe de produtos	1,9%
Fazer os cálculos para todos os tipos de veículos registrados	1,9%
Incluir no modelo a capacidade de transporte dos veículos	1,9%

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

5.2. Principais contribuições recebidas de agentes do setor em oportunidades além das reuniões temáticas realizadas

A presente seção lista as contribuições e sugestões entregues ao ESALQ-LOG (em formato impresso ou eletrônico) por agentes diversos, as quais são referentes ao escopo do trabalho de desenvolvimento dos novos valores de referência para a política de pisos mínimos do transporte rodoviários de cargas. Na sequência, de maneira separada, são identificados tais agentes e listados os principais pontos ressaltados pelos mesmos. As versões originais dos materiais recebidos estão disponíveis na Seção 8.1 deste documento.

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL): em documento de 06 de fevereiro de 2019 e assinado por Paulo João Estausia, as contribuições apresentadas estão relacionadas às sugestões ao Artigo 7º da Lei nº 13.703 (2018).

- RNTRC ativo. Justificativa: O Registro deve estar em dia e regularizado, conforme a Resolução da ANTT vigente para o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC 2.
- Chave de Acesso da DANFE. Justificativa: Para que se tenha, informações em caso de cruzamento de dados da origem da mercadoria, consignatário e ou destinatário e tipo do produto.
- Número do CT-e - Conhecimento de Transporte Eletrônico. Justificativa: seja obrigatório um campo com informações do número do número do CT-e, informações do Contratante, Contratado, Subcontratado quando houver, quantidade de eixos, capacidade de carga do equipamento, origem e destino, quilometragem do percurso, tipo da carga (ex: granel, neogranel, frigorificada, carga geral, Combustível, Container, Câmaras Frias ou produtos perigosos) e que esse documento de porte obrigatório, conforme o artigo 7º da Lei n.º 13.703/2018, que seja desenvolvido com travas inteligentes, onde o operador do sistema, ao digitar a origem e o destino da carga, que o cálculo da quilometragem e do piso mínimo estejam de acordo com o tipo da carga e que seja automático de forma que o valor do frete não possa editado para o valor inferior ao respectivo piso mínimo, que seja somente possível a edição do valor para mais e não para menos.

- MDF'e - Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais. Justificativa: que seja obrigatório para emissão do MDFe o código do documento de porte obrigatório emitido pela ANTT de acordo com o Artigo 7º da Lei n.º 13.703/2018.
- PEF – Pagamento Eletrônico de Frete – opção cartão ou opção TED (Transferência Eletrônica Disponível (TED) ou DOC (Documento de Ordem de Crédito), caso a opção for DOC ou TED na conta corrente do Contrato ou Subcontratado, que seja criado um campo para preenchimento do número da conta do pagante, número do DOC ou da TED, número da Conta do receber do valor. Com relação ao pagamento do Vale Pedágio, que seja incluso, mas de forma discriminada no PEF. Justificativa: caso não for obrigatório constar essas informações para DOC ou TED, pode-se criar uma forma de burlar documento, somente escolhendo a opção DOC ou TED, sem a devida comprovação. Com isso o pagante pode selecionar a opção para simples comprovação no sistema e emitir uma carta frete fria, por isso é suma importância os campos com as informações das contas correntes e números da transferência.

Contribuições recebidas **da FECAM – Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul**, assinadas por André Luís Costa:

- Aumento do número de itens de custo de transporte no modelo de cálculo dos pisos mínimos.
- Realização de um levantamento regionalizado dos insumos de custo de transporte
- Necessidade de revisão da metodologia e dos valores apresentados nas tabelas divulgadas, dado o conjunto de distorções observados.
- Atualização dos pisos mínimos pelo resultado da Pesquisa CNT.
- Deixar claro a necessidade de se acrescentar o pedágio (quando houver) ao valor do piso mínimo.
- Utilizar o valor do salário pago ao trabalhador do transporte, tendo como base as entidades representativas.
- Considerar parâmetros representativos que sejam diferenciados em função do tipo de carga.
- Uso da tabela FIPE como referência para os preços dos veículos.

No documento recebido da **CNI – Confederação Nacional da Indústria**, datado de 01 de fevereiro de 2019 e assinado por Pablo Silva Cesário, os principais pontos mencionados são:

- A CNI destaca acreditar que a lei que estabelece os pisos mínimos é inconstitucional.
- A CNI destaca as dificuldades impostas ao setor industrial pela política de pisos mínimos (elevação de custos, redução da competitividade etc.).
- O documento destaca os impactos na economia brasileira derivados dessa legislação, baseado em um estudo desenvolvido pela área técnica da entidade (o estudo também foi disponibilizado para o ESALQ-LOG).
- A CNI recomenda a realização de uma avaliação de impacto regulatório dessas políticas de pisos mínimos.

O ESALQ-LOG recebeu também, de **Rodney Larocca** (telefone para contato: (42) 9111-7006), de forma impressa no ciclo de eventos realizado pelo ESALQ-LOG, um conjunto de planilhas onde estavam referenciados os valores de cada um dos insumos de transporte.

O ESALQ-LOG recebeu também, de Ulisses Sabugi, da **Sabugi Logística**, via email no dia 21 de fevereiro de 2019. Como principal sugestão, o Ulisses apresenta a ideia de se desenvolver uma planilha referencial para o transporte de carga geral, considerando os componentes de custos fixos e variáveis. A partir desses valores referenciais, seria desenvolvido ainda percentuais de acréscimo no valor do piso mínimo para as cartas refrigeradas e perigosas. É reforçado ainda que o pedágio não deve fazer parte dos cálculos do frete mínimo.

A contribuição recebida de Carlos Ricardo de Oliveira, representando o **SINDITAC do Vale do Paraíba**, aborda as seguintes questões:

- Necessidade de uma tabela para veículos pequenos, médios, VUC e 3/4, dado relevância destes para o transporte urbano de mercadorias.
- Criação de uma tabela específica para os veículos tratores (cavalo mecânico).

- Adição de uma remuneração adicional da mão-de-obra para os casos de produtos perigoso.
- No caso de o contratante possuir carga de retorno para o transportador contratado, será considerado a distância percorrida do início da contratação até o seu retorno.
- No caso de veículos dedicados a um só contratante a distância a ser considerada deverá ser do início do percurso até seu retorno, com ou sem carga.
- No caso de percursos no raio de até 300 km de distância da contratação, será considerado a distância do início da operação até seu retorno, com ou sem carga.

Em sua contribuição, a **ANATC – Associação Nacional das Empresa Agenciadoras do Transporte de Cargas**, representada pelo Rafael Smozinski, enviou em 22 de fevereiro de 2019 valores referenciais com grande nível de detalhes, do transporte rodoviário de cargas a granel.

A **ABTLP – Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos**, na contribuição enviada ao ESALQ-LOG e assinada por Wellington Watanabe, tratou das exigências mínimas legais atreladas ao transporte de produtos perigosos no Brasil. A associação disponibilizou as informações sobre as regulamentações existentes, bem como os custos associados ao cumprimento das mesmas.

A **CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento** também trouxe contribuições ao ESALQ-LOG, relacionada aos estudos que a companhia realizou sobre a temática, envolvendo a pesquisa de preços de insumos para formular um custo de transporte referencial. A ata de reunião pode ser acessada na Seção 8.6 do Relatório do Produto 5.

O **Setcepar**, na presença de Fernando Klein Nunes e Gerson Medeiros, no dia 12 de março de 2019, trouxe um conjunto de sugestões sumarizado nos seguintes tópicos:

- O piso mínimo de frete para o ETC não deve ser vinculativo, mas sim referencial.

- Deve-se preocupar em se estabelecer mecanismos de fiscalização de forma que os embarcadores sejam corresponsáveis pelo cumprimento da legislação que estabelece o frete mínimo para a remuneração do serviço de transporte.
- Deve-se deixar claro na minuta de resolução como será a relação entre a empresa transportadora e o agregado.

A **ABPA – Associação Brasileira de Proteína Animal**, em documento assinado por Francisco Turra com data de 13 de fevereiro de 2019, apresenta uma sugestão de metodologia e valores a serem estabelecidos pela Política de Pisos Mínimos do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Nessa sugestão, disponível no anexo deste relatório, os autores sugerem valores referenciais para as seguintes classes de produtos: (i) agropecuária; (ii) frigorificada; (iii) frigorificada de distribuição; e (iv) contêiner.

A **ABOL – Associação Brasileira dos Operadores Logísticos**, em documento assinado por Carlos Cesar Meireles Vieira Filho com data de 09 de abril de 2019, apresenta a visa da associação quanto ao estabelecimento de valores para a política de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas. O documento cita os potenciais impactos dessa normativa nas atividades dos operadores logísticos no Brasil, além de trazer também as contribuições enviadas pela associação na Tomada de Subsídios nº 009/2018 da ANTT.

Mark Woodhead, da **CTIL LOGÍSTICA**, no dia 22 de fevereiro de 2019, via email, tem suas sugestões sintetizadas abaixo:

- Estabelecimento de valores mínimos, deixando claro na documentação pertinente a não existência de um tabelamento.
- A modalidade TAC Agregado não pode obedecer a tabela mínima, uma vez que nesta modalidade os custos de diesel e o risco de produtividade da frota agregada são suportados pela ETC. Os contratos de agregamento são feitos na modalidade “*take or pay*”, portanto em caso de não produtividade da frota o TAC Agregado é remunerado da mesma forma. O Risco de mercado é suportado pela ETC. Por esta mesma razão, os contratos de TAC Agregado deveriam ser equiparados a frota própria, sendo dispensados de CIOT e do artigo 11 inciso 9 da lei 11.442.
- A Tabela mínima deveria ser por peso carregado e não por eixo carregado.

- Na regulamentação atual o frete retorno tem gerado uma situação muito ruim de insegurança jurídica. Quando deve ser aplicado? No caso de subcontratação de frete com um TAC Independente, muitas vezes este TAC consegue voltar carregado, mas a transportadora não tem esta informação, pois o contratou para apenas um trecho específico e após o liberou. Muito difícil de gerenciar tanto para os embarcadores quanto para as transportadoras que utilizam TAC. E para os TAC é muito cômodo exigir o frete retorno e voltar vazio (sem procura de carga e sendo remunerado). Isto pode acabar com a competitividade da indústria nacional além de prejudicar a eficiência logística que deve ser buscada por todos do setor. Traz também potenciais impactos ambientais com o potencial desperdício de diesel com o aumento de caminhões rodando vazio.

Destaca-se ainda que durante o evento do **CONET**, realizado em João Pessoa entre os dias 7 e 10 de fevereiro de 2019, os seguintes pontos foram ressaltados:

- Solicitação de ajustes no tempo de carregamento e descarregamento dos veículos;
- Construir uma tabela específica para autônomos e outra para transportadoras;
- Levar em consideração as alterações propostas no marco regulatório, e seus potenciais impactos no mercado de transporte;
- Definir como será a remuneração do agregado ou para casos de frota dedicada.

6. Metodologia de cálculo dos pisos mínimos

O modelo de custo de transporte estruturado para o referido projeto foi apresentado no relatório do Produto 5, especificamente na Seção 5 (“Revisão da metodologia de cálculo dos preços de fretes do transporte rodoviário de cargas, visando constituir a modelagem matemática do cálculo do valor dos fretes”). Especificamente, tal modelo está descrito no item 5 (“Revisão da metodologia de cálculo dos preços dos fretes do transporte rodoviário de cargas, visando construir a modelagem matemática do cálculo do valor dos fretes”) do referido relatório. No texto deste Relatório do Produto 6 já foram apresentados os detalhes referentes à metodologia de custo de transporte construída para a obtenção dos valores referenciais da política de pisos mínimos.

7. Pisos mínimos (coeficientes obtidos)

Nessa seção do relatório está apresentada a tabela com as fórmulas de referência para o cálculo dos pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas, derivados da metodologia e dados apresentados. A Tabela 29 apresenta os coeficientes de custo deslocamento (CCD) e de custo de carga e descarga (CC) para cada tipo de carga e número de eixo carregado do veículo combinado.

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 29. Coeficientes dos Pisos Mínimos de Fretes Rodoviários.

Tipo de carga	Coeficiente de custo	unidade	Número de eixos carregados do veículo combinado						
			2	3	4	5	6	7	9
Granel sólido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,4940	1,8688	2,2829	2,6737	3,0743	3,4645	3,9396
	Carga e descarga (CC)	R\$	80,27	185,08	219,71	288,50	338,22	484,36	525,59
Granel líquido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,5253	1,9043	2,3258	2,7268	3,1475	3,5294	3,9963
	Carga e descarga (CC)	R\$	82,45	191,23	221,07	295,46	355,61	500,73	536,59
Frigorificada	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,7587	2,1766	2,6629	3,1708	3,5568	4,0043	4,5803
	Carga e descarga (CC)	R\$	95,33	216,26	247,44	371,50	421,22	579,30	629,10
Containerizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km				2,6804	3,0810		3,9262
	Carga e descarga (CC)	R\$				291,98	341,70		516,90
Carga Geral	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,4925	1,8635	2,2767	2,6804	3,0810	3,4511	3,9262
	Carga e descarga (CC)	R\$	79,94	182,86	216,99	291,98	341,70	475,66	516,90
Neogranel	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,4925	1,8635	2,2767	2,6804	3,0810		
	Carga e descarga (CC)	R\$	79,94	182,86	216,99	291,98	341,70		
Perigosa (granel sólido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,8960	2,2708	2,7025	3,1123	3,5129	3,9050	4,3801
	Carga e descarga (CC)	R\$	130,73	286,01	327,92	427,01	476,73	658,75	699,98
Perigosa (granel líquido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,9380	2,3202	2,7308	3,1823	3,6110	4,0041	4,4800
	Carga e descarga (CC)	R\$	139,55	306,79	340,33	463,41	527,74	723,17	764,92
Perigosa (carga frigorificada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0742	2,4920	2,9829	3,5046	3,8907	4,3407	4,9166
	Carga e descarga (CC)	R\$	131,12	287,83	325,99	472,05	521,77	706,61	756,41
Perigosa (containerizada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km				2,8823	3,2757		4,1229
	Carga e descarga (CC)	R\$				381,69	431,41		630,29
Perigosa (carga geral)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,6573	2,0284	2,4591	2,8751	3,2757	3,6478	4,1229
	Carga e descarga (CC)	R\$	112,10	247,19	287,08	381,69	431,41	589,06	630,29

O cálculo do Piso Mínimo de Frete deve ser realizado usando o seguinte procedimento:

1. Define-se primeiramente o tipo de carga;
2. Na sequência, identifica-se quais os coeficientes de custo de deslocamento (CCD) e de carga e descarga (CC) para o número de eixo carregado do veículo combinado de interesse.
3. Por fim, aplica-se a seguinte expressão para o cálculo do Piso Mínimo de Frete em Reais por viagem (R\$/viagem).

$$\text{PISO MINIMO DO FRETE} = \text{DISTANCIA} \times \text{CCD} + \text{CC}$$

O piso mínimo do frete é a multiplicação da distância pelo coeficiente de deslocamento (CCD), somado ao coeficiente de carga e descarga.

Onde:

PISO MINIMO DO FRETE: refere-se ao piso mínimo de frete, em R\$/viagem;

CCD: refere-se ao coeficiente de custo de deslocamento, em R\$/km, obtido na tabela de frete;

CC: refere-se ao coeficiente de custo de carga e descarga, em R\$, obtido na tabela de frete;

DISTANCIA: refere-se à distância percorrida na viagem, em quilômetros.

Exemplo: Como calcular o piso mínimo de frete para uma viagem de 895 quilômetros para o tipo de carga granel sólido, usando um veículo combinado de 7 eixos.

1. Define-se o tipo de carga: Granel Sólido
2. Identifica-se os coeficientes de custo de deslocamento (CCD) e de carga e descarga (CC) para 7 eixos do veículo combinado:

➤ $\text{CCD} = \text{R\$ } 3,4645 / \text{km}$

➤ $\text{CC} = \text{R\$ } 484,36$

3. Aplicando a expressão para o cálculo do Piso Mínimo de Frete, em R\$/viagem:

$$\text{PISO MINIMO DO FRETE} = \text{DISTANCIA} \times \text{CCD} + \text{CC}$$

$$\text{PISO MINIMO DO FRETE} = 895 \times 3,4645 + 484,36$$

$$\text{PISO MINIMO DO FRETE} = 3.100,72 + 484,36 = \text{R\$ } 3.585,08$$

Desta forma, o piso mínimo de frete nestas condições é de R\$ 3.585,08 por viagem.

8. Anexos

8.1. Principais contribuições recebidas

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL)



Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística

www.cnttl.org.br

Brasília-DF., 06 de fevereiro de 2019

Ao

Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial - ESALQ-LOG
PIRACICABA-SP

Prezado(a) Senhor(a),

Segue abaixo as nossas **SUGESTÕES** para o primeiro ciclo de reuniões temáticas: **"PROPOSTAS PARA OS PISOS MÍNIMOS DO FRETE"** tem como objetivo coletar opiniões, sugestões e apontamentos para o aprimoramento da regulação da Lei nº 13.703/2018, que estabelece a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

LEI Nº 13.703, DE 8 DE AGOSTO DE 2018.

Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. O documento de que trata o caput deste artigo, com o devido registro realizado perante ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.



Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística

www.cnttl.org.br

Sugestões para o artigo 7º, em relação ao documento referente ao contrato de frete, têm que ter:

1. RNTRC ativo;

Justificava: O Registro deve estar em dia e regularizado, conforme a Resolução da ANTT vigente para o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC

2. Chave de Acesso da DANFE;

Justificativa: Para que se tenha, informações em caso de cruzamento de dados da origem da mercadoria, consignatário e ou destinatário e tipo do produto.

3. Número do CT-e - Conhecimento de Transporte Eletrônico;

Justificativa: seja obrigatório um campo com informações do número do número do CT-e, informações do Contratante, Contratado, Subcontratado quando houver, quantidade de eixos, capacidade de carga do equipamento, origem e destino, quilometragem do percurso, tipo da carga (ex: granel, neogranel, frigorificada, carga geral, Combustível, Container, Câmaras Frias ou produtos perigosos) e que esse documento de porte obrigatório, conforme o artigo 7º da Lei n.º 13.703/2018, que seja desenvolvido com travas inteligentes, onde o operador do sistema, ao digitar a origem e o destino da carga, que o calculo da quilometragem e do piso mínimo estejam de acordo com o tipo da carga e que seja automático de forma que o valor do frete não possa editado para o valor inferior ao respectivo piso mínimo, que seja somente possível a edição do valor para mais e não para menos.

4. MDF'e - Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais;

Justificativa: que seja obrigatório para emissão do MDF'e o código do documento de porte obrigatório emitido pela ANTT de acordo com o Artigo 7º da Lei n.º 13.703/2018.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística

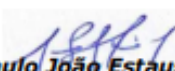
www.cnttl.org.br

5. PEF – Pagamento Eletrônico de Frete – opção cartão ou opção TED (Transferência Eletrônica Disponível (TED) ou DOC (Documento de Ordem de Crédito), caso a opção for DOC ou TED na conta corrente do Contrato ou Subcontratado, que seja criado um campo para preenchimento do número da conta do pagante, número do DOC ou da TED, número da Conta do receber do valor. Com relação ao pagamento do Vale Pedágio, que seja incluso, mas de forma discriminada no PEF.

Justificativa: caso não for obrigatório constar essas informações para DOC ou TED, pode-se criar uma forma de burlar documento, somente escolhendo a opção DOC ou TED, sem a devida comprovação. Com isso o pagante pode selecionar a opção para simples comprovação no sistema e emitir uma carta frete fria, por isso é suma importância os campos com as informações das contas correntes e números da transferência.

Obs.: Seja respeitado na íntegra o Artigo 7º da Lei n.º 13.703/2018, especificamente aonde se refere à obrigatoriedade do documento em questão, no que se refere à obrigatoriedade para todas as operações de Transportes Rodoviários de Cargas com equipamentos registrados no RNTRC, independente de contratação embarcador frotista ou em casos de subcontratações de outros

Atenciosamente,


Paulo João Estausia
Presidente

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

FECAM – Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul



PROPOSIÇÃO PARA ALTEAÇÕES DA LEI 13.703/2018
PIRACICABA, fevereiro/2019

A FECAM-RS, Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul, representando o Estado do Rio Grande do Sul, por seus sindicatos filiados e dietamente a Categoria dos Transportadores Autônomos de Carga regidos pela Lei 7.290/84, vem por meio desta propor alterações nas tabelas da Lei 13.703/2018 e Resolução 5.820 de 30 de maio de 2018.

O que motiva a FECAM-RS a fazer esta proposição é o seguimento de proposta já apresentada ao Governo em conjunto com a CONFAC, FECAM-SP, FETAC-MG e ABCAM em 09 de julho de 2018, junto a ANTT, identificando que o modelo vigente possui poucos itens de custo, entendendo que o melhor modelo é ter um maior número de itens na composição dos custos para melhor definir a diversidade de transportes realizadas num País continental como o Brasil.

Nesse sentido, se faz absolutamente necessário que o levantamento de custos seja regionalizado, num primeiro momento, para posterior implantação de Preços Mínimos de Fretes Regionais. Além disso, percebeu-se discrepâncias existentes entre certos tipos de carga, a exemplo da carga frigorificada e perigosa que estão inferiores aos da carga geral. Embora o investimento e exigências para esses segmentos sejam maiores do que o da carga geral.

Propõe esta Federação, estabelecer metodologia para calcular a tabela com preços mínimos para o **CAMINHONEIRO AUTÔNOMO**, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por veículo eixo carregado, e segmento de atuação instituído pela Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. As tabelas com preços mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes constam dos anexos desta Proposta, obtidos a partir da aplicação da metodologia constante do hoje aplicativo "CALCULAFRETE" ferramenta gratuita disponível na internet, elaborado em conjunto entre as Federações do Rio Grande do Sul e a Federação de São Paulo juntamente com a assessoria técnica da ABCAM.

Se faz necessário sua atualização pelo resultado da PESQUISA CNT – Perfil do Caminhoneiro 2019 (<http://www.cnt.org.br/Pesquisa/perfil-dos-caminhoneiros>), publicada em janeiro de 2019, bem como dados do RNTRC atualizados.

A metodologia descrita, aplica-se ao cálculo dos custos que compõem o frete-peso para operações de transporte rodoviário de carga, lotação realizada pelos **TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS**, assim considerados aqueles que ocupam a totalidade da capacidade de carga do veículo. Bem como ao valor constante desta proposta, deverá ser acrescido o valor do pedágio, quando existente no percurso a ser utilizado na prestação do serviço.

O preço mínimo proposto considera um mínimo necessário para que o motorista possa sobreviver sem precarizar o serviço e sua condição de trabalho, para tanto faz parte do cálculo o valor do "salário" pago ao trabalhador do transporte, valor fornecido por suas Entidades representativas, que deve ser atualizada por estado.

Para fins da tabela a que se refere a Lei, foram utilizadas adicionalmente, e ainda sendo necessário sua ampliação, as seguintes especificações:

I – Estado de São Paulo como referência de valores de impostos e taxas de licenciamento de veículos, tratores e implementos, bem como o valor do salário dos motoristas. (Todos os levantamentos devem ser feitos por estado)

**Av. Getúlio Vargas, 1721- Bairro Niterói - Canoas/RS - CEP: 92120024 - Via lateral BR116
Fone: 51- 32323407/32323717 E-mail: fecam@fecamrs.com.br**

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



- II – taxa de remuneração mensal de inflação do mês de dezembro de 2018;
- III – valor médio nacional do diesel publicado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, descontados do valor de R\$ 0,46 (quarenta e seis centavos de real),
- IV – um modelo de veículo para cada mercado, como referências de valores de veículos novos e usados, usando como parâmetros os resultados da Pesquisa CNT – Perfil do Caminhoneiro 2019
- V – valores de impostos que incidem no RPA, bem como tributação relativa ao transportador autônomo;
- VI – tabelas elaboradas pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE para obtenção dos valores dos veículos tratores novos e usados;
- VII – metodologia das cotas constantes para cálculo de depreciação os veículos e implementos;
- VIII – consumo médio do óleo diesel do Arla 32 único para todos os mercados;
- IX – cada tipo de carga tendo um peso (índice de valor) dentro do custo operacional;

1. CUSTO-PESO

Os custos aqui tratados são aqueles classificados como diretos e determinados por meio de estudos no transporte rodoviário de cargas.

Os custos diretos dividem-se em custos fixos e variáveis. Os primeiros correspondem aos custos operacionais do veículo que não variam com a distância percorrida, isto é, continuam existindo, mesmo com o veículo parado e são calculados por mês.

Os custos variáveis correspondem àqueles que variam com a distância percorrida pelo veículo, e são nulos quando o veículo não estiver em uso.

1.1 Proposição de REGIONALIZAÇÃO DA TABELA

Para a construção das tabelas por região do país, foi utilizada a metodologia técnico-econômica, cujas premissas envolvem as seguintes variáveis:

- Preço dos combustíveis divulgados no site da ANP;
- Condições das estradas conforme anuário da CNT;
- Custo de vida de cada região conforme pesquisa IBGE;

As variáveis acima serão calculadas conforme fórmulas a seguir através de um fator variável por região, conforme tabela abaixo:

	FPD - Fator Preço do Diesel	FCE - Fator Condições Estradas	FCV - Fator Custo de Vida
Norte	1,04	1,08	0,64
Nordeste	1,01	1,06	0,70
Sudeste	1,00	1,00	1,00
Sul	1,00	1,02	0,97
Centro-Oeste	1,06	1,04	0,83



1.2 CUSTOS FIXOS

O custo fixo de operação do veículo é composto das seguintes parcelas:

Há que se levar em conta igualmente o resultado da PESQUISA CNT, que informa que 44,3% da frota dos **TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS**, são da marca Mercedes Benz, orientando aí a base do custo operacional.

- a) Reposição do veículo ou depreciação (RV)
- b) Reposição do equipamento/implemento (RE)
- c) Remuneração mensal do capital empatado no veículo (RC)
- d) Sobra financeira mínima para o motorista autônomo (MO)
- e) Tributos incidentes sobre o veículo (TI)
- f) Custo de risco de acidente e roubo de veículo (SV)
- g) Investimento em Equipamento de Gerenciamento de Risco (EGR)

1.1.1 Reposição de veículo ou Depreciação (RV)

Representa a quantia que deve ser destinada mensalmente a um fundo para aquisição de um novo veículo (VN) quando o atual completar seu ciclo de vida útil econômica. Considera-se que, no fim deste período (VV, em meses), é possível obter somando-se o fundo com o valor de revenda (VR) o valor do veículo novo. Assim, será necessário distribuir o valor perdido pelo período (VV).

$$RV = (VN - VR) / VV$$

VN= Valor de compra do veículo novo representativo do mercado, obtido em consulta as tabelas de mercado.

VR=Valor de revenda do veículo representativo do mercado, após o período de utilização, obtido em consulta as tabelas de mercado.

VV= Período de utilização do implemento em meses, correspondente a idade do veículo considerado na definição da variável VR.

1.1.2 Reposição do equipamento ou depreciação do Equipamento/Implemento (RE)

Da mesma forma que se estabelece um fundo para reposição do veículo, deve ser criado outro para a reposição do implemento rodoviário (carroçaria ou carreta):

$$RE = (VNE - VRE) / VV$$

VNE= Valor de compra do implemento representativo do mercado, obtido em consulta as tabelas de mercado.

VRE=Valor de revenda do implemento representativo do mercado, após o período de utilização, obtido em consulta as tabelas de mercado.

VV= Período de utilização do implemento em meses, correspondente a idade do veículo considerado na definição da variável VRE.

1.1.3 Remuneração mensal do capital (RC)

Corresponde ao ganho no mercado financeiro caso o capital não tivesse sido usado para adquirir o veículo. Esta remuneração é determinada por meio da seguinte fórmula:

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



$RC = (\text{valor médio do veículo}) * (\text{taxa de remuneração mensal})$ Valor médio = $(VN + VR) / 2$
Taxa de remuneração = juros mensal da poupança.

1.1.4 Custos da mão de obra dos motoristas (CMO)

Foram adotadas as despesas básicas com o motorista empregado, acrescidas dos encargos sociais.

$MO = (FCV) * (\text{salário do motorista}) * (n^{\circ} \text{ de motoristas por veículo})$

FCV = Fator Custo de Vida da Região

ES = Razão entre Encargos Sociais incidentes e o salário do motorista.

Salário do motorista = média do piso salarial dos motoristas do setor.

Para efeito de custo mínimo referencial considera-se um motorista por veículo.

1.1.5 Tributos incidentes sobre o veículo (TI)

Este item reúne as taxas e impostos que a empresa deve recolher antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas dividido pelo período de vigência das mesmas. Os comuns a todos os veículos são:

- a) Imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA). Periodicidade de 12 meses;
- b) Seguros por danos pessoais causados por veículos automotores (DPVAT). Periodicidade de 12 meses;
- c) Taxa de licenciamento (TL) paga ao Detran. Periodicidade de 12 meses;
- d) Taxa de vistoria de tacôgrafo. Periodicidade de 24 meses com isenção para o veículo zero quilômetro.

$$TI = \text{tributo1/periodo1} + \text{tributo2/periodo2} + \dots + \text{tributoN/periodoN}$$

1.1.6 Investimento em Equipamento de Gerenciamento de Risco

Nos dias atuais, faz-se necessário o investimento em equipamento de gerenciamento de risco, para geocalização do veículo. Não consideramos o custos de transmissão de sinal, apenas a aquisição do equipamento.

$EGR = (VEN) / VV$

VNE = Valor de compra do rastreador representativo do mercado, obtido em pesquisa de mercado.

VV = Período de utilização do rastreador em meses, correspondente a idade do veículo considerado.

1.1.7 Custo fixo mensal

O custo fixo mensal resulta da soma das sete parcelas acima:

$$CF = RV + RE + RC + CMO + TI + EGR$$

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



1.2 CUSTO VARIÁVEL

O custo variável é composto das seguintes parcelas:

- a) Manutenção: mão-de-obra, peças, acessórios e material de manutenção, Lubrificantes (PM)
- b) Combustível (DC)
- c) Lavagem e graxas (LG)
- d) Pneus e recauchutagens (PR)

1.2.1 Manutenção: Mão-de-obra, peças, acessórios e material de manutenção (PM)

Corresponde à previsão de despesas mensais com manutenção do veículo e lubrificação. Uma vez apuradas, essas despesas devem ser divididas pela quilometragem mensal percorrida, para se obter o valor por quilômetro.

$$PM = VN * MP / DM$$

VN= Valor de compra do veículo novo obtido em consulta as tabelas de mercado. DM = quilometragem média mensal rodada pelo veículo.

PM=razão entre o custo de manutenção mensal e o valor do veículo novo.

1.2.2 Combustível (DC)

São as despesas efetuadas com combustível para cada quilômetro rodado pelo veículo.

$$DC = PC * FPD / RM$$

PC = Preço médio nacional do litro de combustível, obtido junto a ANP (R\$/litro).

FPD = Fator do Preço do Diesel que é obtido pela divisão do preço médio Regional pelo Preço médio nacional

RM = Rendimento médio do combustível (km/litro). Obtido através de pesquisa de mercado.

1.2.3 Aditivo ARLA32 (AD)

São as despesas efetuadas com o aditivo ARLA32 para cada quilômetro rodado pelos veículos que utilizam a tecnologia SCR para atender as exigências da PROCONVE P7 (EURO V).

$$AD = PA * RA$$

PA = Preço do aditivo (R\$/litro). Obtido através de pesquisa de mercado.

RA = Rendimento médio do aditivo (km/litro). Obtido através de pesquisa de mercado.



1.2.4 Lavagem e graxas (LG)

São as despesas com lavagem e lubrificação externa do veículo. O custo por quilômetro é obtido dividindo-se o custo de uma lavagem completa do veículo pela distância percorrida entre cada lavagem.

$$LG = PL / QL$$

PL = Preço da lavagem completa do veículo. Obtido através de pesquisa de mercado. QL = Distância percorrida entre lavagens. Obtido através de pesquisa de mercado.

1.2.5 Pneus e recauchutagem (PR)

São as despesas resultantes do consumo dos pneus utilizados no veículo e também no equipamento, quando se tratar de reboque ou semirreboque. Deve-se considerar também que cada pneu possa ser recapado ao longo da sua vida útil.

$$PR = (P + C + PP + R * NR) * NP / VP$$

P = Preço do pneu novo. Obtido através de pesquisa de mercado.

C = Preço da câmara nova (quando houver). Obtido através de pesquisa de mercado. PP = Preço do protetor novo (quando houver). Obtido através de pesquisa de mercado. R = Preço da

recauchutagem ou recapagem. Obtido através de pesquisa de mercado.

NR = Número médio de recauchutagens ou recapagens por pneu. Obtido através de pesquisa de mercado.

NP = Número total de pneus do veículo e do equipamento

VP = Vida útil total do pneu, em quilômetros, incluindo-se as recauchutagens ou recapagens. Obtido através de pesquisa de mercado.

1.2.6 Custo variável total

O custo variável total é obtido pela soma das seis parcelas anteriormente definidas.

$$CV = (PM + DC + AD + LG + PR) * FCE$$

FCE = Fator Condições das Estradas

CV = Custo variável (R\$/km)

2. CÁLCULO DO CUSTO-PESO

O custo-peso do transporte de mercadorias resulta da soma das seguintes parcelas de custos:

- a) Custo de deslocamento da carga (fixo e variável)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



b) Custo do tempo parado de carga e descarga do veículo

Este tipo de composição pode ser encarado como uma regra geral, válida para qualquer tipo de serviço de transporte. O que pode variar são os valores dos parâmetros utilizados nas fórmulas.

O custo-peso de cada faixa de distância será obtido pela seguinte fórmula:

$$CPESO = (CF/n + CV \cdot p) \cdot CAP + Tre \cdot (CF/n + CV \cdot p) \cdot CAP$$

CPESO= Custo-peso por tonelada CF= Custo Fixo mensal,

CV= Custo variável por quilômetro,

CAP = Capacidade utilizada do veículo em toneladas de acordo com o limite legal. n= número de viagens por mês, calculado pela fórmula:

$$n = H / (Ted + p \cdot V)$$

p= percurso em quilômetros.

V= velocidade média do veículo variável por faixa obtida através de pesquisa de mercado.

Ted = Tempo de carga e descarga (horas). Considerando o limite legal (5 horas para carga e 5 horas de descarga, totalizando 10 horas).

H = Número de horas trabalhadas por mês, considerando a jornada de trabalho de 1 motorista empregado de 44 horas semanais (176 horas).

Tre = Taxa de retorno vazio. Considera um percentual das viagens que não possuem retorno.

TABELAS DE FRETE

Buscando a coerência entre as tabelas dos diferentes segmentos, foram alteradas algumas premissas conforme matriz comparativa entre a carga geral e aos demais segmentos:

Item	Perigoso	Granel	Neo Granel	Frigorificado
Investimento/Implemento	Igual	Menor	Ligeiramente Maior	Maior
Manutenção	Igual	Igual	Ligeiramente Maior	Maior
Consumo	Igual	Igual	Igual	Ligeiramente Maior
Remuneração Motorista	Ligeiramente Maior	Igual	Igual	Ligeiramente Maior
Lavagem dos Veículos	Ligeiramente Maior	Igual	Ligeiramente Maior	Igual
Licenças	Ligeiramente Maior	Igual	Ligeiramente Maior	Ligeiramente Maior

A partir daí, levando-se em consideração os dados da PESQUISA CNT – Perfil do Caminhoneiro 2019, sobre a identificação do veículo mais usado pelo caminhoneiro autônomos,

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



verificou-se pelo fabricante o modelo de maior vendagem aplicando-se as características de suas fichas técnicas na base de cálculo do custo operacional.

Ainda, buscou-se fundamentadamente, a remuneração, bem como os tributos da operação de transporte que incidem quando esta é executada pelo transportador Autônomo.

Esta é a proposição.

A FECAM-RS fica ao inteiro dispor para quaisquer esclarecimentos, auxílio, acréscimo ou participação na elaboração de um novo modelo que permita devolver a realidade e a dignidade do transporte Autônomo de Cargas, pois todo esse trabalho só valerá a pena se devolverem ao TAC a liberalidade do manifesto do próprio transporte, caso contrário ele continuará amargando ser um serviço das Transportadoras ou de uma Cooperativa qualquer pelo país.

Atenciosamente,


André Luis Costa
Presidente FECAM RS

CONTATOS FECAM-RS

Email : fecam@fecamrs.com.br
andrecosta@fecamrs.com.br

Tel. : 51 3232 3407

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CNI – Confederação Nacional da Indústria



Carta nº 054/2018-COEX.

Brasília, 01 de fevereiro de 2019.

Ao Senhor
Thiago Guilherme Pera
Coordenador Técnico
ESALQ-Log
Piracicaba – SP

Assunto: Proposta à Lei nº 13.703/2018

Senhor Coordenador,

Com os meus cumprimentos, apresento, em nome da Confederação Nacional da Indústria - CNI, considerações a respeito da regulamentação da Lei nº 13.703/2018, que estabelece a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, que seria mais adequadamente intitulada como Política de Tabelamento de Frete.

Na qualidade de representante da indústria brasileira, a CNI apresenta considerações de ordem geral. Cada um dos setores industriais que se farão representar na reunião convocada pela ESALQ-LOG se pronunciará sobre as características de suas cadeias de produção e distribuição e poderá discorrer com mais propriedade sobre os impactos decorrentes da política instituída em 2018.

Aproveito ainda para trazer como insumo um estudo inédito, *Impactos Econômicos da Tabela de Preço Mínimo do Frete*, desenvolvido pela Gerência Executiva de Pesquisa e Competitividade da CNI. Colocamo-nos à disposição do corpo técnico da ESALQ-LOG para entendimentos mais aprofundados sobre o modelo e a base de dados utilizados na pesquisa.

Atenciosamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pablo Silva Cesário', is written over a faint, larger version of the same signature.

PABLO SILVA CESÁRIO
Gerente Executivo de Relacionamento com o Poder Executivo
Confederação Nacional da Indústria



CONSIDERAÇÕES SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

I – Inconstitucionalidade da Lei

Desde o primeiro momento, quando o Governo Editou a MP 832/2018 em maio do ano passado, a CNI defende a inconstitucionalidade da medida por ferir os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência bem como provocar graves efeitos sobre a competitividade, em particular das economias das regiões menos desenvolvidas.

Além disso, denunciou a inaplicabilidade da Resolução ANTT nº 8.520 que regulamentou a tabela de frete mínimo prevista na medida provisória. Em razão deste entendimento, a CNI impetrou junto ao Supremo Tribunal uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5964) com pedido de medida cautelar *ad referendum* do Plenário.

Nesse sentido, e diante dos efeitos negativos do tabelamento de preços do frete, acreditamos que a discussão sobre uma tabela é contraproducente e incorre no risco de aprofundar os problemas que a economia do país vem enfrentando.

Um caminho mais produtivo, por outro lado, seria a realização de um estudo de análise de impacto regulatório completo. Neste se poderia medir os efeitos sobre o mercado, sobre cada um de seus componentes e, principalmente, analisar alternativas mais custo eficientes para superar os problemas enfrentados por caminhoneiros autônomos, transportadores e embarcadores. Assim, mesmo diante da declaração de inconstitucionalidade, que temos confiança acontecerá, teremos em mãos alternativas como a desintermediação, simplificação e outras que o estudo vier a identificar.

II – Desestruturação das cadeias de valor

A implementação de uma política de preço mínimo para o frete rodoviário desestruturou um setor competitivo da economia - o transporte rodoviário de cargas - impondo custos elevados para o setor industrial, gerando aumento dos preços dentro da cadeia produtiva e carestia dos produtos finais para o consumidor.

Ademais, a medida provocou redução da atividade e desestruturou as cadeias de valor. Foram necessários oito meses para retomar os níveis de produção anteriores à greve.

As empresas ainda enfrentam dificuldades em implementar a nova lei, dado que ainda não foram esclarecidos os critérios utilizados para a construção da tabela. Nem todos os fatores formadores do custo do frete foram considerados em sua formulação e diferentes tipos de cargas foram tratados da mesma forma. Enfim, construiu-se um modelo de precificação inadequado que não espelha a realidade do mercado.



E mesmo que fosse possível, em um ato de extraordinária perícia técnica, criar uma tabela minimamente razoável, ela estaria desatualizada em instantes, já que as condições de mercado são dinâmicas.

É importante ressaltar, portanto, a inviabilidade técnica e factual da construção de uma tabela de preços adequada. No entanto, a indicação preços de referência, não vinculantes e a partir das realidades de mercado, poderia ser uma alternativa para facilitar os negócios. Já existem experiências bem-sucedidas, por exemplo, na construção civil, com o CUB.

III – Resposta do setor produtivo

Para fazer frente a essa nova regulamentação sem deixar de cumpri-la, as empresas foram obrigadas a repassar, na maior medida possível, o aumento dos custos de transporte para o elo seguinte da cadeia e, no limite, para o consumidor final.

Além disso, muitos embarcadores optaram por buscar alternativas à contratação do frete por meio da verticalização, assumindo o transporte de suas mercadorias, ou, quando possível, buscando outros modais (cabotagem e trem).

Essas respostas acabaram exacerbando a situação de excesso de oferta frente à demanda pelo serviço de frete. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, enfim, serviu para desestruturar o setor produtivo e não gerou os benefícios à que se propunha, antes, fez aprofundar os problemas que levaram à paralisação de caminhoneiros.

A constatação dessa situação levou a CNI a fazer um estudo mais aprofundado sobre o impacto dessa política sobre a economia.

IV – Impacto na economia

Utilizando o modelo de equilíbrio geral computável ORANI-G, calibrado para o Brasil com base em dados da Matriz de Insumo Produto do IBGE para 2015, nossa área técnica calculou o impacto da tabela na economia brasileira. Os Principais resultados foram:

- O cálculo conjunto de impacto econômico da tabela do frete e da variação no preço do diesel aponta que a redução do PIB em razão das duas situações foi de 0,31 ponto (ou R\$ 20,3 bilhões);
- Já o aumento do IPCA foi de 1,07 ponto – teria sido de 2,68% se o governo não tivesse criado a tabela e o preço do diesel não tivesse sofrido tamanha variação.
- Por fim, o impacto do tabelamento aliado às variações no diesel representou redução de 571 mil empregos.

A CNI apresenta em anexo o resultado do estudo realizado e coloca-se à disposição para dialogar com o corpo técnico da ESALQ-LOG sobre sua elaboração. Para tanto, disponibiliza o contato da Gerência-Executiva responsável:



Renato da Fonseca
Gerente-Executivo de Pesquisa e Competitividade
Tel: (61) 3317-9468
E-mail: rfonseca@cni.com.br

V – Regulamentações inapropriadas

A Resolução ANTT nº 5.820 regulamentou a MP 832/2018 no calor da greve, sem uma adequada análise do impacto regulatório e sem consultar os agentes econômicos afetados pela norma. Se o momento político justificou essa medida açodada, posteriormente, com a promulgação da Lei nº 13.703/2018, a pressa deixou de ser justificável.

O parágrafo único do Art. 6º da nova lei determina que “a ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o caput deste artigo, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores”. Ao manter a tabela da Resolução nº 5.820, elaborada antes da promulgação da Lei nº 13.703 e sem a participação exigida em sua formulação, passou a ser entendimento do setor produtivo que a tabela se tornou ilegal. Consequentemente, todas as regulamentações posteriores que tomaram como base a referida resolução, referente a multas e documentação a ser exigida do transportador de carga, também não podem ter validade legal.

Para sanar os prejuízos provocados pela aplicação de uma tabela editada sem a oitiva das partes interessadas, sindicatos, associações e empresas protocolaram ações na 1ª Instância da Justiça Federal nos estados pleiteando a suspensão da tabela em uso pela ANTT. Até o momento, temos o conhecimento de mais de 15 mandados de segurança e pedidos de liminar deferidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A CNI reafirma sua crença na inconstitucionalidade da política de tabelamento de fretes, na ilegalidade da tabela estabelecida pela ANTT e na impossibilidade de criação de uma tabela adequada por razões técnicas e de mercado. Mas quer se posicionar como parte da solução para os problemas do transporte rodoviário de cargas.

Recomenda, por isso, a realização de uma avaliação de impacto regulatório. Assim, será possível evidenciar os problemas gerados pela política de tabelamento e, principalmente, construir alternativas para as dificuldades apontados pelos caminhoneiros autônomos ao mesmo tempo em que garante a competitividade e a prosperidade do país.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

SABUGI Logística

De: Ulisses Sabugi <ulisses@sabugi.com.br>
Data: 21 de fevereiro de 2019 02:30:46 GMT+8
Para: jose.caixeta@usp.br
Assunto: PISO MÍNIMOS DE FRETE RODOVIÁRIO

A ESALQ-LOG

Grupo de pesquisa e extensão em logística agroindustrial.

AT: Professor Sr. José Vicente Caixeta Filho

Prezado Senhor;

Após reunião realizada no dia 06/02/2019, onde fomos convidados a fazer parte do Ciclo de Reuniões para tratativas do novo PISO MÍNIMOS DE FRETE, e, ao analisarmos a quantidade de rotas e características específicas de cargas transportadas, achamos por bem, dar como sugestão um modelo de "Tarifa de Frete único" a ser aplicada em todas as cargas consideradas gerais, eliminando as atuais distorções contidas na atual "Tabela de Fretes em Vigor" resolução nº 5.839 de 17/01/2019, o grupo de técnicos da ESALQ-LOG, fariam tabulação dos componentes dos "custos fixos", e dos "custos variáveis", componentes estes, que fazem parte dos custos administrativos e operacionais das empresas de transportes, e constar na nova resolução os demais custos necessários e obrigatórios a serem acrescidos para o transporte de "carga química perigosa" ou "carga refrigerada", para os dois gêneros de cargas especiais, teriam um acréscimo de X % (por cento) no frete da carga química perigosa e X % (por cento) no frete da carga refrigerada, teríamos assim, um modelo único de frete a ser aplicado com tarifa mínima para o frete rodoviário na carga geral, e para as cargas especiais os acréscimos dos custos adicionais, envolvido na composição de frete por KM rodado.

Tais percentuais a serem acrescidos ao frete da carga geral, seriam baseados nos custos extras que as empresas tem com seus equipamentos especiais, tais como: semi-reboque tanque de inox, carretas com equipamento de refrigeração que atendam aos transportes de cargas químicas e cargas refrigeradas respectivamente, e demais gastos com licenças, Certificados, Farmacêutico, Técnico de Segurança e etc, conforme consta nas planilhas das empresas que transportam tais cargas especiais.

Ficando o piso mínimo para ser aplicado para as demais cargas de "classificação geral", não podemos esquecer que os custos com pedágio não compõe o frete peso, conforme a Lei nº 10.209/2001.

Colocamos - nos a disposição para esclarecimentos, e, fornecimento de dados para a colaboração do PISO MÍNIMOS DE FRETE.

Cordialmente,

Ulisses Duarte | Diretor Comercial
PABX: 11 2431-6600 | Direto: 2431-6601
ulisses@sabugi.com.br | sabugi@sabugi.com.br | www.sabugi.com.br

SINDITAC do Vale do Paraíba



Autor: Carlos Ricardo de Oliveira

Minha interação com o transporte está ligada a raiz de minha família, pois desde meu avô, passando pelo meu pai todos motoristas de caminhões, isto, não seria um mero acaso eu ter me tornado um motorista profissional também.

Sou formado como Engenheiro De Automação E Controle pela UNIP Campus de São José dos Campos. Nesse período iniciei minha atividade no transporte, devido a Tradição familiar com o transporte de meu pai resolvi abrir uma transportadora, e devido à crise, da concorrência desleal e a alta carga tributária do país na área de transporte me levou a fechar esta transportadora, migrando para o trabalho autônomo.

Depois de alguns anos parados no estudo resolvi iniciar uma nova graduação, pois me espírito empreendedor necessitava de mais conhecimento em administração antes de iniciar um novo projeto, hoje sou aluno do 7º semestre de Bacharelado Em Administração no Instituto Federal de São Paulo, no Campus de Jacareí. Essa trajetória me traz uma expertise diferenciada para contribuir com o desenvolvimento dessa linha de pesquisa, enriquecendo e trazendo minha visão holística de todas as partes envolvidas nesse tema

Hoje como um dos diretores do Sinditac – SJC, é possível que consigamos efetuar um estudo em conjunto dos pontos aos quais cito nas reflexões abaixo, com relação aos questionamentos efetuados pela equipe da ESALQ-log.

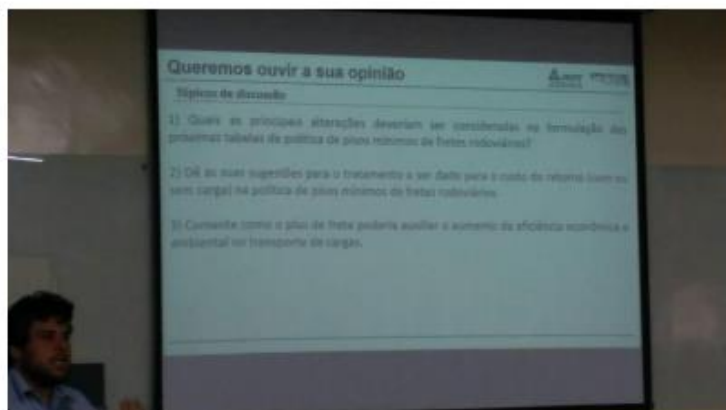
Gostaria de fazer parte da pesquisa, inclusive estou a desenvolver meu trabalho de conclusão de curso, com a intenção de continuar nessa linha de pesquisa em scrito sensu.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Questionamento da ESALQ-LOG/ANTT COM RELAÇÃO A FORMULAÇÃO DE UMA NOVA TABELA DE PISO MINIMO DOS FRETES RODOVIARIOS.



- 1) As alterações que seriam necessárias de acordo com os feedbacks que recebemos em nosso sindicato quando questionamos nossa categoria com relação a estarem ou não recebendo o piso mínimo de frete são:
 - a) Os veículos de pequeno (até 500 kg), médio (até 1500 kg), vuc (até 3200 kg) e 3/4 (até 5000 kg), não são contemplados na tabela existente. Por esse motivo deveria ser considerado a existência de uma tabela para essa categoria, pois, são esse veículo os responsáveis pelas entregas/coletas nos setores urbanos onde o impacto de um veículo de grande porte nas vias são muito grandes.
 - b) Criação de uma tabela específica para veículos tratores (cavalo mecânico), essa categoria de veículo esta sendo prejudicada pela tabela pois os embarcadores que possuem o implemento a qual esse veículo é acoplado estão, fazendo uso da regulamentação em benefício próprio, pois no momento de calcular do frete a ser pago ao transportador a empresa esta somente considerando o número de eixos do veículo trator, alegando que o implemento de propriedade da empresa não sendo necessário o pagamento ao transportador o valor referente aos eixos do implemento. Temos que considerar as particularidades de cada equipamento, como o veículo trator é que possui motor, câmbio, diferencial, motorista entre outras particularidades, em contrapartida o implemento possui somente os conjuntos de eixos da mesma forma que o veículo trator. Em casos de implementos com camarás frias deverão ser considerados no cálculo, por esta particularidade.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

c) Para o transporte de cargas perigosas (tóxicas, contaminantes, explosivas e etc.), deverá ser considerado um incremento, na composição da tabela, na forma da CLT para trabalhos com este nível de risco.

2) Para o custo do retorno os feedbacks recebidos foram:

- a) No caso de o contratante possuir carga de retorno para o transportador contratado, será considerado a distância percorrida do início da contratação até seu retorno, isto não isenta o contratante de suas responsabilidades com relação a outras regulamentações do setor de transporte (diária e vale pedágio).
- b) No caso de veículos dedicados a um só contratante a distância a ser considerada deverá ser do início do percurso até seu retorno, com ou sem carga.
- c) No caso de percursos no raio de até 300 km de distância da contratação, será considerado a distância do início da operação até seu retorno, com ou sem carga.
- d) No caso de fretes de longa distância onde o contratante não possua o frete de retorno é o local não seja propício a disposição de nova contratação deverá ser considerado a distância do início da contratação até seu destino mais um incremento de forma que o transportador chegue a um ponto mais propício a contratação, com um limite máximo de 500 km de raio.
- e) Toda contratação mesmo que fora de sua base territorial, que não esteja contempladas nos itens acima é considerada uma nova contratação, tendo que se considerado estes mesmos itens.

3) Com relação as melhorias que o piso mínimo de frete traz para a eficiência econômica e ambiental, esta de forma totalmente ligadas pois o transportador sendo devidamente remunerado este consegue movimentar a economia, na aquisição de veículos mais novos e mais eficientes, com relação a questão do consumo de combustíveis, menor emissão de gases, manutenções periódicas em seus veículos, aumentando assim também a segurança viária, sem esquecer que esta segurança viária esta diretamente ligada a o motorista, pois, sendo remunerado de acordo este não necessitara de artifícios de forma a percorrer longas distancias no menor tempo possível.

Contribuição da Associação Nacional das Empresas Agenciadoras de Transporte de Cargas (ANATC)

 **diretoria@anadc.com.br**
para eu -

 sex, 22 de fev 09:53 (Há 3 dias)   

Bom dia,
Conforme contato realizado segue anexo estudo realizado pela ANATC
Em breve mandaremos mais informações sobre cargas Fracionadas



ANATC
ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS AGENCIADORAS
DE TRANSPORTE DE CARGAS

CNPJ: 13.070.229/0001-82



Rafael Smozinski
PRESIDENTE

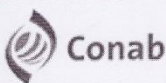
 (11) 9999-1423
 rafael@anadc.com.br
 Av. Colômbia, Nº 1122, Sala 61 Centro
Cep: 13.760-070 - Rondonópolis - MT

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

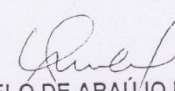
Contribuição da CONAB

		SOLICITAÇÃO DE ABERTURA DE PROCESSO	
Conab - Companhia Nacional de Abastecimento Processo nº: 21200.000098/2019-37 Volume: 001 Data Autuação: 29/01/2019 Interessado 1: GELOG - GERENCIA DE PROGRAMACAO EM LOGISTICA Interessado 2: GEMOV - GERENCIA DE MOVIMENTACAO DE ESTOQUES Origem: SULOG - SUPERINTENDENCIA DE LOGISTICA OPERACIONAL Assunto: DOCUMENTAÇÃO REFERENTE A ÁREA FIM Resumo: ATUALIZAÇÃO DAS PLANILHAS DE PREÇO DE FRETE RODOVIÁRIO DE CARGA 2019 - PROCEDER COM AS ATUALIZAÇÕES NECESSÁRIAS NO MANUAL DE CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS RODOVIÁRIOS DA CONAB CARGA SUPRIMENTO, TERRA E CARGA DISTRIBUIÇÃO - CONSTITUÍDO POR MEIO DE ATO DE DIREÇÃO DIRAB Nº 001, DE 22/10/2013, E ATO DE SUPERINTENDÊNCIA SULOG Nº 001, DE 23/11/2015.			
1. Área Solicitante		2. Data da SAP	3. Número da SAP
SULOG - SUPERINTENDENCIA DE LOGISTICA OPERACIONAL		29/01/2019	SULOG/2019/000005
Solicitamos abertura de processo com as seguintes informações:			
4. Resumo			
ATUALIZAÇÃO DAS PLANILHAS DE PREÇO DE FRETE RODOVIÁRIO DE CARGA 2019 - PROCEDER COM AS ATUALIZAÇÕES NECESSÁRIAS NO MANUAL DE CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS RODOVIÁRIOS DA CONAB CARGA SUPRIMENTO, TERRA E CARGA DISTRIBUIÇÃO - CONSTITUÍDO POR MEIO DE ATO DE DIREÇÃO DIRAB Nº 001, DE 22/10/2013, E ATO DE SUPERINTENDÊNCIA SULOG Nº 001, DE 23/11/2015.			
5. Interessado 1			
GELOG - GERENCIA DE PROGRAMACAO EM LOGISTICA			
6. Interessado 2			
GEMOV - GERENCIA DE MOVIMENTACAO DE ESTOQUES			
7. Assinatura e carimbo			
 Karolina da Silva Santana Provedes Gerencia de Programação em Logística Gerente			
USO DA ÁREA DE PROTOCOLO			
Natureza		Código	

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

 Conab Companhia Nacional de Abastecimento		<table border="1"><tr><td colspan="2">CONAB - Supad / GEPAT</td></tr><tr><td>Proc. Nº</td><td>2618713</td></tr><tr><td>Folha</td><td>02</td></tr><tr><td>Rubrica</td><td></td></tr></table>		CONAB - Supad / GEPAT		Proc. Nº	2618713	Folha	02	Rubrica									
CONAB - Supad / GEPAT																			
Proc. Nº	2618713																		
Folha	02																		
Rubrica																			
ATO DE DIREÇÃO DIRAB Nº 001, DE 22/10/2013		<table border="1"><tr><td colspan="4">CONAB - SULOG/ GELOG</td></tr><tr><td>Processo nº</td><td>Ano</td><td>Folha</td><td>Rubrica</td></tr><tr><td>079</td><td>17</td><td>03</td><td>56</td></tr></table>		CONAB - SULOG/ GELOG				Processo nº	Ano	Folha	Rubrica	079	17	03	56				
CONAB - SULOG/ GELOG																			
Processo nº	Ano	Folha	Rubrica																
079	17	03	56																
O DIRETOR DE OPERAÇÕES E ABASTECIMENTO DA COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO - CONAB, no uso de suas atribuições estatutárias, RESOLVE: 1. CONSTITUIR Grupo de Trabalho para, no prazo máximo de até 90 (noventa) dias, contados da data estipulada no item 3 deste ATO, proceder com a revisão, adequação e atualizações necessários no Manual de Cálculo de Custos Operacionais Rodoviários da CONAB, visando a obtenção de uma nova Planilha de Fretes Rodoviários da CONAB. 2. DESIGNAR os empregados abaixo relacionados, sob a coordenação do primeiro e, na ausência deste, do segundo, para comporem o respectivo Grupo: <table border="0"><tr><td>- CARLOS EDUARDO CRUZ TAVARÉS</td><td>-SULOG/GELOG</td></tr><tr><td>- RODRIGO DOS REIS OLIVEIRA</td><td>-SULOG/GEMOV</td></tr><tr><td>- KARENINA DA SILVA SANTANA PRAXEDES</td><td>-SULOG/GELOG</td></tr><tr><td>- ANA CAROLINA DE ALVARENGA SALDANHA</td><td>-SULOG/GEMOV</td></tr></table> 3. Este ATO entra em vigor em 01/11/2013.  MARCELO DE ARAÚJO MELO DIRETOR DA DIRAB <table border="1"><tr><td colspan="2">CONAB - GELOG</td></tr><tr><td>Proc. Nº</td><td>21200/10098/2019-37</td></tr><tr><td>Folha</td><td>02</td></tr><tr><td>Rubrica</td><td></td></tr></table>				- CARLOS EDUARDO CRUZ TAVARÉS	-SULOG/GELOG	- RODRIGO DOS REIS OLIVEIRA	-SULOG/GEMOV	- KARENINA DA SILVA SANTANA PRAXEDES	-SULOG/GELOG	- ANA CAROLINA DE ALVARENGA SALDANHA	-SULOG/GEMOV	CONAB - GELOG		Proc. Nº	21200/10098/2019-37	Folha	02	Rubrica	
- CARLOS EDUARDO CRUZ TAVARÉS	-SULOG/GELOG																		
- RODRIGO DOS REIS OLIVEIRA	-SULOG/GEMOV																		
- KARENINA DA SILVA SANTANA PRAXEDES	-SULOG/GELOG																		
- ANA CAROLINA DE ALVARENGA SALDANHA	-SULOG/GEMOV																		
CONAB - GELOG																			
Proc. Nº	21200/10098/2019-37																		
Folha	02																		
Rubrica																			

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

 Conab	FOLHA DE DESPACHO	1. Documento/Origem: SULOG		
		2. N.º/Ano 2619/13	3. Folha 27	4. Rubrica [assinatura]

CONAB - GELOG	
Proc. Nº 21200/2013/14-37	
Folha 03	Rubrica [assinatura]

Senhor Diretor da Dirab, em 01 de novembro de 2013.

Conforme Ato de Direção Dirab nº 001, de 22.10.2013, nesta data o Grupo de Trabalho reuniu-se, de modo a ajustar a forma de desenvolvimento dos trabalhos de revisão, adequação e atualização no Manual de Calculo de Custos Operacionais Rodoviários da Conab.

Ficou acertado que o trabalho deverá ter a seguinte composição metodológica:

- I – Apresentação
- II – Revisão e Atualização do Cálculo de Custos Operacionais
- III – Sazonalidade do Preço de Mercado do Frete
- IV – Interseção entre a Planilha de Frete e o Preço de Mercado (Adequação do Manual)
- V – Considerações Finais

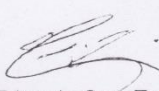
CONAB - GELOG	
Proc. Nº 21200/2013/14-37	
Folha 112	Rubrica [assinatura]

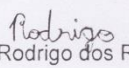
Inicialmente O Grupo irá trabalhar no processo de revisão e atualização da Planilha, com os seguintes passos: (i) capacidade do veículo e marcas mais utilizadas e; (ii) atualização dos modelos de depreciação e remuneração do capital. Posteriormente será efetuado o levantamento dos valores dos itens que compõem os custos fixos e variáveis. Finalmente, a definição dos valores de frete da nova Planilha.

Na segunda etapa será identificada metodologia de coleta de preços de mercado de frete para servir de comparação com os de planilha. Será identificado o forma de coleta, tabulação e estratificação do preço de mercado para diversos pares origem - destino, pares estes detectados a partir das operações de remoção dos últimos cinco anos.

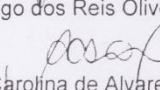
Após, poderá ser definido o preço de abertura do leilão de frete, com a consequente inserção do preço de mercado ao da planilha. Este trabalho corrige os preços da planilha, os quais são estáveis, enquanto que os de frete no mercado são voláteis e se alteram em razão dos momentos de colheita da safra de milho e de soja.

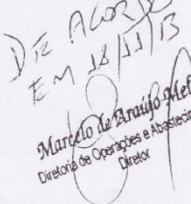
À sua consideração.


Carlos Eduardo Cruz Tavares


Rodrigo dos Reis Oliveira


Karenina da Silva Santana Praxedes


Ana Carolina de Alvarenga Saldanha


Marcelo de Araújo Melo
Diretoria de Operações e Atendimento
Diretor

50 000/080

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Contribuição de Rodney Larocca

RODNEY LAROCCA
042-9111-7006

Calculadora de custos de frete para

Instruções de uso:

1. Preencha os espaços em branco com as informações do seu veículo e da sua operação de transporte.
2. As células coloridas são bloqueadas porque possuem fórmulas de cálculo.
3. A coluna "Unidade" informa qual a medida do valor a ser inserido na planilha.
4. As células de cor verde mostram o cálculo final dos custos por tonelada, por Km, por eixo e por viagem.

Custo Fixo Mensal		
Descrição	Unidade	Valor
Quanto custa o veículo automotor de cargas novo?	R\$	R\$ 471.660,00
Qual o preço de revenda do veículo automotor de cargas?	R\$	R\$ 250.166,00
Quanto anos possui o veículo, considerando a data atual e o ano de fabricação?	Anos	5,00
Valor da depreciação mensal do veículo		R\$ 3.691,57
Quanto custa o implemento novo?	R\$	R\$ 120.000,00
Qual é o preço de revenda do implemento?	R\$	R\$ 60.000,00
Quanto anos possui o implemento, considerando a data atual e o ano de fabricação?	Anos	5,00
Valor da depreciação do implemento		R\$ 1.000,00
Qual foi o rendimento da poupança no último mês	%	0,50%
Valor médio do veículo e implemento		R\$ 450.913,00
Remuneração mensal do capital		R\$ 2.254,57
Qual é o percentual de encargos sociais pagos sobre o salário do motorista?	%	11,00%
Qual é o valor do salário pago ao motorista	R\$	R\$ 3.500,00
Quanto motoristas são empregados por veículo?	Número	1,00
Custo mensal de mão-de-obra		R\$ 3.885,00
IPVA	R\$	R\$ 1.900,00
DPVAT	R\$	R\$ 500,00
Licenciamento	R\$	R\$ 150,00
Taxa de vistoria tacógrafo	R\$	R\$ 450,00
Custo mensal com tributos sobre veículo automotor e implemento		R\$ 231,25
Qual é o valor do contrato anual de seguro do veículo automotor de carga?	R\$	R\$ 20.000,00
Custo mensal com seguro do veículo		R\$ 1.666,67
Qual é o valor do contrato anual de seguro do implemento?	R\$	R\$ 5.000,00
Custo mensal com seguro do implemento		R\$ 416,67
Custo fixo mensal		R\$ 13.145,72

Operação de Transporte		
Descrição	Unidade	Valor
Na média, quantas horas o(s) motorista(s) trabalha(m) por mês?	Horas	240,00
Na média, quantas horas se leva para carga e descarga nas operações?	Horas	10,00
Na média, qual é a velocidade do veículo nas operações de transporte?	Km/Hora	60,00
Qual é a capacidade de carga do veículo?	Toneladas	37,00
Quantidade de eixos da composição (cavalo Mecânico + Implementos)	Quantidade	7,00
Qual é a distância percorrida na operação de transporte, considerando a saída do embarcador até a chegada no destinatário?	Km	1.500,00

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Transporte Rodoviário de Cargas

Versão 2.0



ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Custo Variável por Km		
Descrição	Unidade	Valor
Qual é a proporção de gasto com manutenção em relação ao preço do veículo?	%	1,00%
Qual é a média mensal de quilômetros percorridos pelo veículo?	Km	10.000,00
Custo de manutenção por Km	R\$/Km	R\$ 0,47
Qual é o preço médio do diesel, considerando os locais que geralmente abastece o veículo?	R\$/Litro	R\$ 3,43
Qual é o rendimento médio de combustível no seu veículo?	Km/Litro	1,90
Custo com combustível por Km	R\$/Km	R\$ 1,81
Qual é o preço do litro do aditivo ARLA 32	R\$/Litro	R\$ 3,18
Qual é o rendimento médio do ARLA 32 no seu veículo?	Km/Litro	30,00
Custo do ARLA 32 por Km	R\$/Km	R\$ 0,11
Quanto custa o litro do lubrificante usado no motor?	R\$/Litro	R\$ 17,00
Qual é a capacidade de óleo do carter do veículo?	Litros	40,00
Com quantos quilômetros ocorre a troca do óleo de motor?	Km	25.000,00
Quanto litros de lubrificantes é repostado a cada 1000 km?	Litros	1,00
Custo com lubrificantes por Km	R\$/Km	R\$ 0,04
Quanto custa a lavagem completa do veículo?	R\$	R\$ 350,00
Qual é a distância percorrida entre as lavagens do veículo?	Km	2.000,00
Custo com lavagem por Km	R\$/Km	R\$ 0,18
Quanto custa um pneu novo para o seu veículo?	R\$	R\$ 1.700,00
Quanto custa uma câmara nova? (se houver)	R\$	
Quanto custa um protetor novo? (se houver)	R\$	
Quanto custa a recauchutagem ou recapagem do pneu?	R\$	R\$ 550,00
Quantas vezes o pneu é recauchutado ou recapado até ser descartado?	Número	1,00
Quanto pneus são utilizados no veículo trator e no implemento?	Número	28,00
Quanto quilômetros dura, em média, o pneu utilizado?	Km	160.000,00
Custo com pneus e recauchutagens por Km	R\$/Km	R\$ 0,39
Custo variável por Km	R\$/Km	R\$ 3,00

Simulação - Custo Total		
Descrição	Unidade	Valor
Custo por Km	R\$/Km	R\$ 4,27
Custo por Km-Eixo	R\$/Km	R\$ 0,61
Custo por Viagem	R\$/Viagem	R\$ 6.410,89

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

111

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Contribuição da ABOL



São Paulo, 09 de abril de 2019.

À

ESALQ-LOG - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz

Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial
Av. Pádua Dias, nº. 11 – Campus USP - Piracicaba
Piracicaba – SP.
CEP: 13.418-900

Ilmo. Sr. Profº. Dr. **José Vicente Caixeta Filho**
MD. Titular ESALQ-LOG

C.Cópia: Sr. Coordenador **Thiago Guilherme Péra**

Referência: Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC

Prezado Sr. Professor,

A **ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos** (doravante “ABOL”), associação civil, sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 17.298.060/0001-35, com sede à Av. Queiroz Filho, nº. 1.700 - Torre “D” – 5º Andar – Cj. 511 - CEP 05.319-000 – Vila Hamburguesa – São Paulo/SP, vem, inicialmente, agradecer pela vossa cordial atenção quando da nossa reunião na sede da d. ESAQ-LOG no último dia 05/04/2019, quando tratamos de matéria do mais absoluto interesse do nosso setor, especificamente o que versa sobre a **Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC**.

Aproveitamos, outrossim, o ensejo deste ofício, para encaminhar à V.Sa., conforme entendimento havido durante citada reunião, documentos por nós protocolados na **ANTT – Agência Nacional de Transportes de Terrestres** os quais expressam, formalmente, a posição da ABOL sobre o tema central, a qual ênfatiza ser contrária a qualquer forma de controle de preço ou restrição ao livre mercado, entendendo que a nova tabela deve ser uma mera referência de valores de frete, ou seja, uma referência não vinculante.

ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos
CNPJ/MF nº. 17.298.060/0001-35 - Av. Queiroz Filho, nº 1.700 - Torre “D” – 5º Andar – Cj. 511
CEP: 05.319-000 – Vila Hamburguesa – São Paulo – SP – Fones: (11) 3586-6373/6109
www.abolbrasil.org.br

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



Apensamos de igual forma, Relatório Analítico de estudo realizado em dezembro de 2018 com a **FDC – Fundação Dom Cabral**, que traz o **Perfil dos Operadores Logísticos do Brasil**, com dados e informações atualizadas sobre o setor, no que concerne a: (a). tamanho do mercado medido em Receita Operacional Bruta (ROB); (b). amostra de serviços prestados por CNAE; (c). setores (cadeias produtivas) e mercados de atuação; (d). detalhamento de uso de frota própria e agregada; (e). certificações; (f). impactos relacionados à política fiscal, tributária e trabalhista; (g). geração de empregos diretos e indiretos; (h). arrecadação de impostos e encargos trabalhistas; (i). aspectos relacionados à terceirização; (j). capacidade de investimentos do setor em CAPEX e OPEX; (k). *valuation* de carga transportada, dentre outras informações estratégicas e relevantes.

Para que possa ter uma dimensão do setor e a representatividade da associação, professor, a **ABOL**, entidade constituída em 17/07/2012, para promover a defesa dos interesses dos **OPERADORES LOGÍSTICOS**, empresas caracterizadas pelo fornecimento de soluções logísticas integradas aos clientes embarcadores e tomadores dos serviços logísticos, atuantes nos mais diversos setores da economia, é formada por **29 empresas associadas**, a representar mais de 20% do grupo dos maiores operadores logísticos em atividade no Brasil e que, somados, ostentam receita bruta anual de aproximadamente **R\$16 bilhões e arrecadam mais de R\$4 bilhões de impostos e encargos por ano**. São mais de **75 mil trabalhadores empregados diretamente** em atividade vascularizada a abranger todo o território nacional.

Já o setor, com base no estudo citado em tela, recentemente elaborado pela **FDC**, dá conta de um mercado bastante robusto, **composto por cerca de 269 empresas com Receita Operacional Bruta (ROB) igual a R\$ 81,4 bilhões**, sendo intensivo de mão de obra, dado **empregar, aproximadamente, 1,4 milhão de pessoas, direta e indiretamente**; reforçando sua relevância para a economia ao registrar **arrecadação de R\$ 23,1 bilhões anuais em tributos, impostos e encargos trabalhistas**.

A natureza própria da atividade dos Operadores Logísticos constitui-se, *grasso modo*, na promoção do gerenciamento e da execução das atividades logísticas necessárias para o abastecimento das cadeias de produção e distribuição de empresas terceiras, clientes que buscam agregar valor aos seus produtos, maximizando a produtividade da indústria, agroindústria e comércio nacional, bem assim contribuindo, fortemente para a redução do custo Brasil.



As atividades dos Operadores Logístico desenvolvem-se por meio de três atividades básicas: (i) **transporte**; (ii) **armazenamento**; e (iii) **gestão de estoque**, firmando, portanto, como conceito formal, a seguinte taxionomia:

“Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte (em qualquer modal), armazenagem (em qualquer condição física ou regime fiscal) e gestão de estoque (utilizando sistemas e tecnologia adequada).”

Ademais, é de se destacar que esta mesma definição foi incorporada no texto do substitutivo¹ adotado pela Comissão Especial destinada a proferir parecer ao **Projeto de Lei da Câmara nº. 75 de 2018**, que “institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências”, nos seguintes termos:

CAPÍTULO I – DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

SEÇÃO I – DAS CATEGORIAS

Art 3º ...

...

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica quando atuante no transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, prestando serviços logísticos, tais como transporte, armazenagem e gerenciamento de estoques, inclusive por meio de multimodalidade, diretamente ou por intermédio de terceiros, e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”.

Sem embargo de ter sido um avanço para o setor, vir a figurar no marco regulatório do TRC, **dado ser o transporte uma de suas principais atividades**, a necessidade de ser proprietário de 11 (onze) veículos automotores, foge da essência do Operador Logístico, conquanto é o setor, conhecido em todo o mundo, como *asset light*, ou seja, de poucos ou nenhum ativo.

¹ <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/133778>

ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos

CNPJ/MF nº. 17.298.060/0001-35 - Av. Queiroz Filho, nº 1.700 - Torre “D” – 5º Andar – Cj. 511
CEP: 05.319-000 – Vila Hamburguesa – São Paulo – SP – Fones: (11) 3586-6373/6109

www.abolbrasil.org.br

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

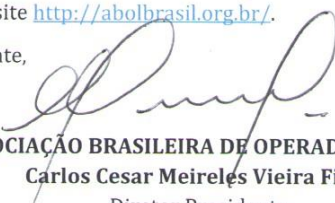


Por certo, essa imposição despropositada, há de ser corrigida quando da aprovação no Senado Federal, colocando o Operador Logístico no mesmo 'diapasão' que seus correspondentes, os 3PL – *Third Party Logistics Providers* em todo mundo.

Apresentadas as considerações quanto ao tamanho do mercado dos Operadores Logísticos, sua relevância para a economia, e a legítima representatividade da ABOL, mostra-se como necessária, portanto, a participação desta Associação junto ao calendário e agenda da ESALQ-LOG, para os temas afetos ao setor de transporte, armazenagem e gestão de estoques, conforma reza a taxionomia definida para o Operador Logístico.

Sem mais para o momento e ao renovarmos protestos de elevada estima e distinta consideração, sugerimos, por fim, que conheçam um pouco mais nossa entidade, através do site <http://abolbrasil.org.br/>.

Atenciosamente,


ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS
Carlos Cesar Meireles Vieira Filho
Diretor Presidente

Anexos:

1. Ofício ABOL, d.d. 25/07/2018, protocolado em 26/07/2018, sob o nº. 50501.306085/2018-00, atendendo a Tomada de Subsídios nº. 009/2018 da ANTT para o devido suporte aos termos da MP nº. 832/2018 e Resolução nº. 5.820/2018.
2. Ofício ABOL, d.d. 10/10/2018, protocolado na mesma data sob o nº. 50501.336816/2018-33, em resposta à Audiência Pública ANTT nº. 012/2018.
3. Decisão da 20ª. Vara Federal Cível da SJDF, Processo nº. 1026461-79.2018.4.01.3400 d.d. 15/02/2019, referente a Mandado de Segurança Coletivo preventivo, ajuizado pela ABOL, com deferimento parcial a liminar, (sic) determinando que a ANTT se abstenha de aplicar aos associados da Impetrante quaisquer penalidades previstas na Resolução nº. 5.833/2018...
4. Relatório Analítico, elaborado pela FDC/ABOL, d.d. 10/12/2019, referente o Perfil dos Operadores Logísticos no Brasil.

Filiada a:



ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos
CNPJ/MF nº. 17.298.060/0001-35 - Av. Queiroz Filho, nº 1.700 - Torre "D" – 5º Andar – Cj. 511
CEP: 05.319-000 – Vila Hurburguesa – São Paulo – SP – Fones: (11) 3586-6373/6109
www.abolbrasil.org.br

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP)

CNPJ: 02.879.364/0001-19

ABTLP Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

Aos cuidados, ESALQ-LOG

A Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos – ABTLP, entidade que congrega, aproximadamente 70 (setenta) empresas associadas, que operam com mais de 28.000 (vinte e oito mil) equipamentos adequados para o transporte de produtos perigosos de todas as classes de risco, no território nacional.

Num país de proporções continentais, atender todo o território nacional sem infraestrutura é sem dúvida um grande desafio do transporte de cargas. Contudo este não é o único entrave para o seguimento de transporte de produto perigosos. No Brasil, o número de diplomas que regulamentam o transporte rodoviário de cargas, atingiu em novembro de 2017 a marca de 291 (duzentos e noventa e um), aonde deste total 134 (46%) são referentes apenas ao transporte de produtos perigosos e estão assim distribuídos:

INSTRUMENTO LEGAL OU TÉCNICO (âmbito Federal)	QUANTIDADE
Decretos Lei	2
Leis	17
Leis Complementares	2
Decretos	15
Resoluções	125
Portarias	32
Regulamentos Técnicos	29
Instruções Normativas	5
Normas Brasileiras	25
Normas Regulamentadoras	11
Regulamentos de Avaliação da Conformidade	13
Deliberações	15

Quadro de distribuição dos órgãos envolvidos nas legislações mencionadas para o Transporte:

R. Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria, São Paulo - SP, CEP: 02121-021
Tel. (11) 2967-7433 - abtp@abtp.org.br – www.abtp.org.br

ABTLP

Na mão certa

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



Para as empresas que atuam no transporte de produtos perigosos, além dos órgãos governamentais e técnicos, o setor necessita atender também aos requisitos da indústria. E estes requisitos, deixamos intitulados como itens mercadológico nas tabelas.

Sendo assim, segue abaixo nossa contribuição na coleta de sugestões e apontamentos no aprimoramento da regulação da Lei 13.703, onde estabelece a Política de Pisos Mínimos do Transporte rodoviário de Cargas.

Nesta nossa contribuição tentamos levar todos os principais itens que são considerados e relacionados à segurança, exigências legais, mercadológico e operacionais para a atividade do transporte de produto perigosos.

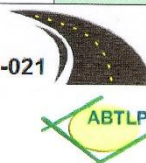
São eles:

Equipamentos de Proteção Individual	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Uniformes.	NBR - 9735	Res. 3665/11	8
Calçado de segurança.	NBR - 9735	Res. 3665/11	2
Capacete de segurança.	NBR - 9735	Res. 3665/11	1
Óculos de segurança.	NBR - 9735	Res. 3665/11	1
Avental Lona Emborrachada.	NR - 20	Lei 5452/43	1
Capa PVC para chuva.	- x -	Mercadológico	1
Luva impermeável PVC	NBR - 9735	Res. 3665/11	12
Luva	NR 20	Lei 5452/43	12
Porta EPI'S.	NBR - 9735	Res. 3665/11	1
Cinto -Trava quedas.	NR - 35	Lei 5452/43	0,5
Máscara de segurança.	NBR - 9735	Res. 3665/11	15
Macacão de segurança para produto químico.	NR - 20	Lei 5452/43	15
Máscara de ampla visão.	NBR - 9735	Res. 3665/11	12
Máscara com filtro.	NBR - 9735	Res. 3665/11	12

kit de emergência	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Cabo terra com garra.	Port. 457/08 e Port. 91/09	INMETRO	2
Cargas Extintores 08 Kg (Anual)	NBR - 9735	Res. 3665/11	2
Cargas Extintores (ABC) 04 Kg mínimo - Cabine.	Resol. 157/04	Contran	1
Discos cronotacógrafo.	Resol. 14/98	Contran	365
Cones Refletivos (Laranja e Branco)	NBR - 9735	Res. 3665/11	0,25
Manutenção mensal cronotacógrafo.	Res. 14/98 e Port. 201/04	Contran e INMETRO	12
Calços.	NBR - 9735	Res. 3665/11	0,33
Cofre de carga.	NBR - 15.589	Res. 3665/11	1
Mangueira Para Descarga 3X 5.000 MM c/Engate.	Port. 457/08 e Port. 91/09	INMETRO	0,5

2

**R. Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria, São Paulo - SP, CEP: 02121-021
Tel. (11) 2967-7433 - abt@abt.org.br - www.abt.org.br**



PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



CNPJ: 02.879.364/0001-19

Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

Despesas médicas	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Exames médicos periódicos.	Lei 13.103		1
Exames pré-admissionais.	Lei 13.103		1
Exames médicos demissionários-ASO.	Lei 13.103		1
Exames de Álcool e Drogas.	Lei 13.103		1
Avaliação Psicológica	CTB - 9503		1

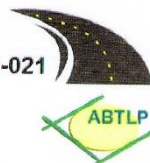
Exigências Legais	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Renovação PCMSO.	NR - 07	Lei 5452/43	1
Revisão / Confeção do PPRA.	NR - 09	Lei 5452/43	1
Manutenção Sistema de Rastreamento.	- x -	Mercadológico	12
Gerenciamento de Risco (cadastro, monitoramento)	- x -	Mercadológico	12
Serviço de Atendimento Emergencial.	(CTF) IN 06/13 e Lei 9605/98	IBAMA	12
Seguro Ambiental.	Lei 9605/98		12
Aferição Bafômetro.	- x -	Mercadológico	2
Teste de fumaça preta.- Res. CONAMA – 07/93, 08/93, 16/95	Res. 07/93, Res. 08/93 e Res. 15/95	CONAMA	1
Rotogramas.	- x -	Mercadológico	Viagem
Explosímetro.	- x -	Mercadológico	0,2
Bafômetro. (Álcool e Drogas)	Lei 13.103		0,2
SASSMAQ.	- x -	Mercadológico	0,2
MOPP.	Resol. 168/04	Contran	0,2

Conjunto para atendimento de emergência.	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Veículo e equiptos p/ atendimento de emergência. (Bomba, gerador, mangotes, etc..).	MERCADOLÓGICO		1

Os itens a seguir estão relacionados diretamente aos custos dos insumos e valores que compõem o transporte de produtos perigosos.

Impostos e taxas - diversas	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Inspeção CAR.	Port. 91/09	Exército	1
13.1 - Vistoria de Cronotacógrafo.	Res. 14/98	Contran	1
CR – Certificado de registro.	Dec. 9493/18	Exército	1

**R. Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria, São Paulo - SP, CEP: 02121-021
Tel. (11) 2967-7433 - abt@abtlp.org.br – www.abtlp.org.br**



3



PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



CNPJ: 02.879.364/0001-19

Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

CTF – Cadastro técnico Federal.	IN 06/13	IBAMA	0,25
PCPF – Produtos controlados.	Lei 10.357/01	Polícia Federal	1
PC – Produtos controlados.	PR;SC;BA;RJ e SP	Polícia Civil	1
Taxa de Aferição – volumétrica.	Port. 208/16	INMETRO	Variável
Inspeção veicular – CIV.	Port. 457	INMETRO	Depende da idade do veículo
Inspeção veicular – CIPP.	Port. 91/09	INMETRO	Depende da idade do veículo

DESCONTAMIAÇÃO EQUIPTOS	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Lavagem externa – Port. INMETRO 457/08 e 91/09	Port. 457/08 e Port. 91/09	INMETRO	Vistorias e mercadológico
Descontaminação interna - Port. 255/07 INMETRO	Port. 255/07	INMETRO	Vistorias e troca de produto.

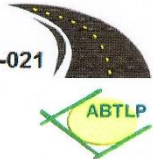
IMPLEMENTOS PARA TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - DIVERSOS	Embasamento Legal	Referência Legal	Equipos básico (comum)
Equipamentos construídos em Aço 316 L. Espessura 4 mm	Port. 91/09	INMETRO	Químico.
Equipamentos construídos em aço carbono com até 6 compartimentos e carregamento inferior.	Port. 91/09	INMETRO	Prod. Claros de Petróleo
Equipamentos construídos em aço inox 305, espessura chapa 4,0 mm	Port. 91/09	INMETRO	Petroquímicos
Equipamentos construídos em aço carbono SAR 801.	Port. 91/09	INMETRO	Produtos Gasosos.
Equipamentos construídos em Alumínio	Port. 91/09	INMETRO	Produtos Granel sólido.

E por fim, algumas licenças necessárias e de porte obrigatório em todo território nacional e outras específicas para o estado que a transportadora tem operação local. As licenças ambientais, tem seus valores variados, pois ficam vinculadas ao tipo de operação, faturamento da empresa, quantidade de equipamentos, tipo de equipamento, produto envolvido, entre outros índices locais

Vale salientar, que os valores para deslocamento para vistorias e a horas perdidas dos equipamentos no processo de inspeção, são custos muito altos a depender inclusive da região de atuação da transportadora, que são necessárias nas avaliações de reposição da tabela de piso mínimo.

CERTIFICADOS E LICENÇAS	Embasamento Legal	Referência Legal	Quantidade Anual.
Certificado de Inspeção - tanque.	RTQ 07	INMETRO	Depende da idade do veículo

R. Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria, São Paulo - SP, CEP: 02121-021
Tel. (11) 2967-7433 - abt@abtlp.org.br – www.abtlp.org.br



4



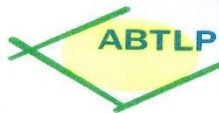
Na mão certa

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CNPJ: 02.879.364/0001-19



ABTLP

Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

Certificado de Inspeção - gás	TRQ 06	INMETRO	Depende da idade do veículo
Certificado de Inspeção - Revestidos	RTQ 36	INMETRO	Depende da idade do veículo
Certificado de Inspeção - veicular.	RTQ 05	INMETRO	Depende da idade do veículo
Licenciamento ambiental (estadual que o transportador atuar)			Vide abaixo
- Acre	Lei 1.117/94		1
- Alagoas	Lei 4.633/85		1
- Amapá	Instruções		1
- Amazonas	Lei 2.513/98		0,3
- Bahia	Lei 7.799/01		0,3
- Ceara	Res. 08/96		1
- Distrito Federal	Inst. 82/09		0,25
- Espírito Santo	IN 14/08		0,25
- Goiás	Lei 8.544/78		1
- Maranhão	Instruções		0,5
- Mato Grosso	Instruções		0,3
- Mato grosso do Sul	Lei Est. 2.257/01		0,25
- Minas Gerais	Dec. 21.228/81		Autorização
- Minas Gerais	Delib. Norm. 74/04		Licença
- Pará	Dec. 5.742/02		1
- Paraíba	Dec. 13.964/91		1
- Paraná	dec. 1.502/92		1
- Pernambuco	Lei. 11.516/97		1
- Piauí	Instrução		0,5
- Rio de Janeiro	Lei 5.438/09		0,2
- Rio Grande do Norte	Fm-Cat-TrRP/08		0,5
- Rio Grande do Sul	Lei 9.077/90		0,5
- Rondônia	Dec. 7.903/97		0,5
- Roraima	Instrução		0,25
- Santa Catarina	Lei 14.262 /07		0,25
- São Paulo - Licença Municipal (LETPP) – por número ONU	Dec. 50446/09		1
- Sergipe	Res. CECMA 19/01		1
- Tocantins	SETPLAN - Instruções		1

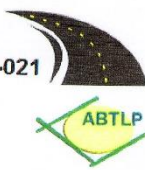
A ABTLP fica à disposição para dirimir quaisquer dúvidas ou informações adicionais e necessárias para a elaboração e participação desta importante fase de coleta de dados.



Atenciosamente
Wellington Watanabe
Secretário Executivo.
Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos – ABTLP
Rua da Gávea, 1390
Vila Maria – SP

5

R. Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria, São Paulo - SP, CEP: 02121-021
Tel. (11) 2967-7433 - abt@abtlp.org.br – www.abtlp.org.br




PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CTIL Logística

Prezados, bom dia.

Recebi e respondi a pesquisa, mas gostaria de detalhar nossa realidade operacional para tentar esclarecimento junto a nova regulamentação da ANTT

Atuamos no segmento de transporte do Containers.

Somo uma ETC e nossa empresa faz basicamente gestão de frota, não possui veículos próprios.

No entanto, emitimos os CTEs para os embarcadores e fazemos a programação das coletas junto aos mesmos. O Seguro de transporte, na maioria dos casos, é suportado por nós.

Principais dúvidas e dificuldades enfrentadas:

1 – Maioria dos clientes embarcadores não está praticando tabela e, quando está, utiliza a tabela de preços como se fosse o valor máximo a ser pago. Entendemos que atualmente existe uma distorção para cima desta tabela em aproximadamente 20% no nosso caso (Transporte de container/ região Sul). No entanto, se a política dos embarcadores se manter esta e adotarmos a tabela como uma espécie de teto a ser praticado pelos embarcadores, as transportadoras não terão margem alguma ao subcontratar TAC Independente pela tabela mínima. Consequentemente os TAC Independentes ficarão preteridos.

2 – Achamos que a modalidade TAC Agregado não pode obedecer a tabela mínima, uma vez que nesta modalidade os custos de diesel e o risco de produtividade da frota agregada são suportados pela ETC. Os contratos de agregamento são feitos na modalidade "take or pay", portanto em caso de não produtividade da frota o TAC Agregado é remunerado da mesma forma. O Risco de mercado é suportado pela ETC. Por esta mesma razão, os contratos de TAC Agregado deveriam ser equiparados a frota própria, sendo dispensados de CIOT e do artigo 11 inciso 9 da lei 11.442

3 – Em função de uma dinâmica operacional, temos vários casos de caminhões 6 eixos que coletam cargas que poderiam ser transportadas por caminhões 5 eixos. Entendemos que o embarcador não pode ser penalizado por uma questão de gestão operacional da transportadora. A Tabela mínima deveria ser por peso carregado e não por eixo carregado.

4 – Na regulamentação atual o frete retorno tem gerado uma situação muito ruim de insegurança jurídica. Quando deve ser aplicado? No caso de subcontratação de frete com um TAC Independente, muitas vezes este TAC consegue voltar carregado, mas a transportadora não tem esta informação, pois o contratou para apenas um trecho específico e após o liberou. Muito difícil de gerenciar tanto para os embarcadores quanto para as transportadoras que utilizam TAC. E para os TAC é muito cômodo exigir o frete retorno e voltar vazio (sem procura de carga e sendo remunerado). Isto pode acabar com a competitividade da indústria nacional além de prejudicar a eficiência logística que deve ser buscada por todos do setor. Traz também potenciais impactos ambientais com o potencial desperdício de diesel com o aumento de caminhões rodando vazio.

5 – Nossa empresa trabalha com Container. Normalmente um dos trechos é transportado o container vazio (sem mercadoria). Neste caso, é considerado eixo carregado, ou não? A regulamentação precisa esclarecer isto. Além disto, como será tratado o trecho de deslocamento do caminhão e seu implemento (mesmo que sem Container vazio carregado) entre a base da transportadora e o cliente embarcador? Nesta quilometragem rodando vazio, deve ser aplicada a tabela?

Obrigado e fisco a disposição

Mark Woodhead
CTIL LOGÍSTICA
Phone: 55 51 3481 5900
Direct: 55 51 3481 5921
Mobile: 55 51 99957 3278
www.ctil.com.br

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Setcepar



Sugestões Objetivas – Visita Técnica ESALQ – 13/03/2019

As sugestões estão separadas em 2 temas:

JURÍDICO

A Tabela deveria ser REFERENCIAL para as ETC's e EMBARCADORES (Operadores Logísticos, Operadores de Transporte Multimodal, Indústrias em Geral, Importadores e Exportadores, Comércio em Geral).

A Tabela deveria ser VINCULATIVA para quem contratar AUTÔNOMOS – TAC PF. Alinhar com o MARCO REGULATÓRIO do TRC em votação no CONGRESSO NACIONAL.

A LIVRE NEGOCIAÇÃO entre as partes, defendida pela CF 1988, deveria ser preservada.

Aplicar-se somente as operações plenas de CARGA COMPLETA – FTL – transporte puro e simples entre ponto A e B, finalizando 100% a prestação de serviços, SEM GERENCIAMENTO, SEM SEGURO, SEM AGENDAMENTOS, SEM HANDLING, etc.

Não se aplicar a operações híbridas, de maior complexidade de CARGA FRACIONADA, LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO e afins, que utilizam 'hubs' logísticos, 'transshipment points', 'cross docking' e troca de veículos maiores, por diversos veículos menores para perfazer o ciclo completo da prestação do serviço logístico.

Servir a composição de 5, 6, 7 e 9 eixos. Veículos de 3 e 2 eixos ou equivalentes e veículos de pequeno porte, não se enquadram na Lei Federal 13.703.

Não se aplicar a CONTRATOS PARTICULARES de AGREGAMENTO de CAVALOS MECÂNICOS de terceiros com SEMI-REBOQUE de propriedade do CONTRATANTE, ou de AGREGAMENTO EXCLUSIVO, na modalidade MENSAL, para conjunto completo do terceiro (SEMI-REBOQUE + CAVALO MECÂNICO), desde que o CONTRATADO seja ETC ou TAC PJ.

TÉCNICO

A Base de Custos e a apuração de valores por faixas de km, necessita contemplar PRODUTIVIDADE em PROGRESSÃO ARITMÉTICA, diretamente proporcional ao PESO CUBADO transportado, em cada TIPO DE VEÍCULO pré-existente no mercado, além de contemplar a futuro, novas composições, mantendo sempre a relação direta de PESO CUBADO x CAPACIDADE DE TRAÇÃO, dentro das Leis de PESO DE BALANÇA dos e órgãos que compõem o sistema de fiscalização e legislação do Estado Brasileiro.

Apresentaremos a sugestão do modelo de COMPRA DE SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO DE ESTRADAS E RODOVIAS, utilizado pelo DNIT e aceito pelas Empresas formais e profissionalizadas do mercado, objeto de estudos e prática de mercado, com sucesso, há muitos anos.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

O modelo em sugestão é parte integrante das planilhas que compõem o CUSTO DE PAVIMENTAÇÃO DE ESTRADAS e RODOVIAS.

Dito modelo consiste basicamente em eleição de CUSTOS FIXOS, por TONELADA e CUSTOS VARIÁVEIS por KM, sendo tais números indexados a produtividade, porte e capacidade da 'caixa de carga' em PESO CUBADO, proporcional a sua capacidade de tração e peso líquido transportado, dentro da legislação vigente.

Exemplo

Custo/Tipo Veículo	Carreta	Truck
Fixo/tonelada	20,83	27,77
Variável/km	0,2608	0,1956

Cálculo → Viagem de 400 km em veículo até 14 toneladas – Caminhão TRUCK (3 eixos)

$$\rightarrow 27,77 + (400 * 0,1956) = 106,01/\text{ton} * 14 = 1.484,14$$

Cálculo → Viagem de 400 km em veículo até 25 toneladas – Carreta + Cavalo TOCO (5 eixos)

$$\rightarrow 20,83 + (400 * 0,2608) = 125,15/\text{ton} * 25 = 3.128,75$$

Cálculo → Viagem de 400 km em veículo até 32 toneladas – Carreta + Cavalo TRUCKADO (6 eixos)

$$\rightarrow 20,83 + (400 * 0,2608) = 125,15/\text{ton} * 32 = 4.004,32$$

Cálculo → Viagem de 400 km em veículo até 34 toneladas – Carreta Vanderléia + Cavalo TRUCKADO (6 eixos)

$$\rightarrow 20,83 + (400 * 0,2608) = 125,15/\text{ton} * 34 = 4.255,10$$

Cálculo → Viagem de 400 km em veículo até 38 toneladas – Bi-trem + Cavalo TRUCKADO (7 eixos)

$$\rightarrow 20,83 + (400 * 0,2608) = 125,15/\text{ton} * 38 = 4.755,70$$

Cálculo → Viagem de 400 km em veículo até 54 toneladas – Rodotrem + Cavalo TRUCKADO (9 eixos)

$$\rightarrow 20,83 + (400 * 0,2608) = 125,15/\text{ton} * 54 = 6.758,10$$

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Complementando, vide abaixo configurações com **5 eixos** e seus variados limites de PBT.

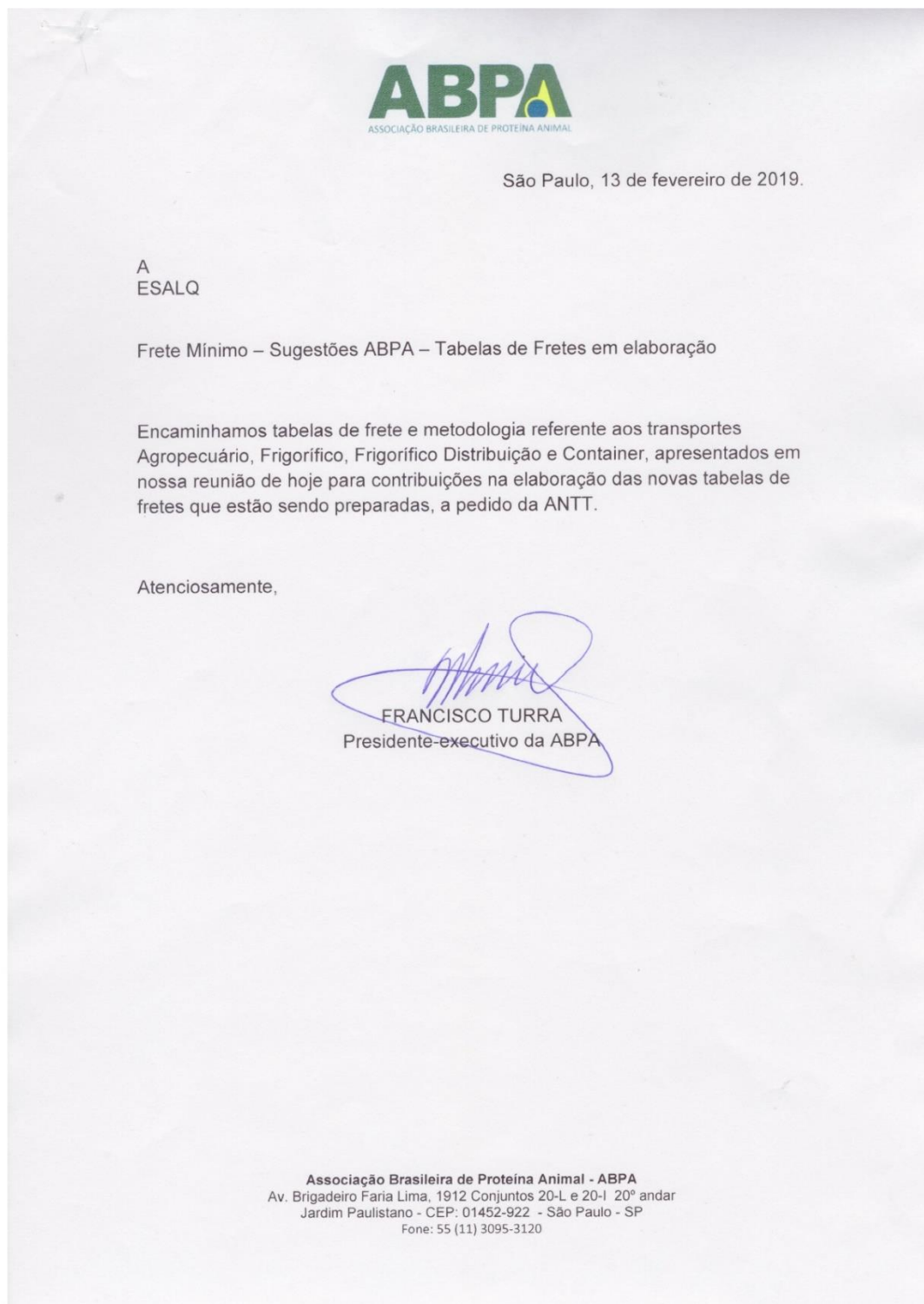
Caminhão Trator Trucado + Semi-reboque 	6+17+17	40,0t	42,000t	42,000t
Caminhão Trator + Semi-reboque 	6+10+25,5	41,5t(1)	43,575t	43,575t
Caminhão Trator + Semi-reboque 	6+10+10+17 vide nota (10)	43,0t	45,150t	45,150t
Caminhão Trator + Semi-reboque 	6+10+10+10+10 vide nota (10)	46,0t	48,300t	48,300t
Caminhão + Reboque 	6+10+10+17	43,0t		

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

ABPA – Associação Brasileira de Proteína Animal



PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL

TABELA DE FRETES							
Faixa km	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	7 EIXOS	9 EIXOS
50	R\$ 0,94	R\$ 0,97	R\$ 0,79	R\$ 0,78	R\$ 0,72	R\$ 0,68	R\$ 0,57
100	R\$ 0,79	R\$ 0,81	R\$ 0,66	R\$ 0,66	R\$ 0,61	R\$ 0,58	R\$ 0,49
200	R\$ 0,71	R\$ 0,74	R\$ 0,60	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
300	R\$ 0,68	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,58	R\$ 0,53	R\$ 0,51	R\$ 0,43
400	R\$ 0,67	R\$ 0,70	R\$ 0,57	R\$ 0,57	R\$ 0,52	R\$ 0,50	R\$ 0,43
500	R\$ 0,66	R\$ 0,69	R\$ 0,56	R\$ 0,56	R\$ 0,52	R\$ 0,50	R\$ 0,42
600	R\$ 0,66	R\$ 0,68	R\$ 0,56	R\$ 0,56	R\$ 0,52	R\$ 0,49	R\$ 0,42
700	R\$ 0,65	R\$ 0,68	R\$ 0,56	R\$ 0,56	R\$ 0,51	R\$ 0,49	R\$ 0,42
800	R\$ 0,65	R\$ 0,68	R\$ 0,55	R\$ 0,56	R\$ 0,51	R\$ 0,49	R\$ 0,42
900	R\$ 0,65	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,51	R\$ 0,49	R\$ 0,41
1000	R\$ 0,65	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,51	R\$ 0,49	R\$ 0,41
1100	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,51	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1200	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,51	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1300	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,51	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1400	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1500	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1600	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1700	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,55	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1800	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
1900	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2000	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2100	R\$ 0,64	R\$ 0,67	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2200	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2300	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2400	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2500	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,55	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2600	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2700	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2800	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
2900	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3000	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3100	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3200	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3300	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3400	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3500	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3600	R\$ 0,64	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3700	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3800	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
3900	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4000	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4100	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4200	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4300	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4400	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4500	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4600	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4700	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4800	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
4900	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41
5000	R\$ 0,63	R\$ 0,66	R\$ 0,54	R\$ 0,54	R\$ 0,50	R\$ 0,48	R\$ 0,41

Associação Brasileira de Proteína Animal - ABPA
 Av. Brigadeiro Faria Lima, 1912 Conjuntos 20-L e 20-I 20º andar
 Jardim Paulistano - CEP: 01452-922 - São Paulo - SP
 Fone: 55 (11) 3095-3120

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL

Faixa km	FRIGORIFICADA						
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	7 EIXOS	9 EIXOS
50	R\$ 0,86	R\$ 1,11	R\$ 0,91	R\$ 0,94	R\$ 0,85	R\$ 0,84	R\$ 0,70
100	R\$ 0,68	R\$ 0,91	R\$ 0,74	R\$ 0,76	R\$ 0,70	R\$ 0,69	R\$ 0,58
200	R\$ 0,59	R\$ 0,80	R\$ 0,66	R\$ 0,68	R\$ 0,62	R\$ 0,61	R\$ 0,51
300	R\$ 0,56	R\$ 0,77	R\$ 0,63	R\$ 0,65	R\$ 0,59	R\$ 0,58	R\$ 0,49
400	R\$ 0,55	R\$ 0,75	R\$ 0,62	R\$ 0,63	R\$ 0,58	R\$ 0,57	R\$ 0,48
500	R\$ 0,54	R\$ 0,74	R\$ 0,61	R\$ 0,63	R\$ 0,57	R\$ 0,56	R\$ 0,47
600	R\$ 0,53	R\$ 0,74	R\$ 0,60	R\$ 0,62	R\$ 0,57	R\$ 0,55	R\$ 0,47
700	R\$ 0,53	R\$ 0,73	R\$ 0,60	R\$ 0,62	R\$ 0,56	R\$ 0,55	R\$ 0,47
800	R\$ 0,53	R\$ 0,73	R\$ 0,59	R\$ 0,61	R\$ 0,56	R\$ 0,55	R\$ 0,46
900	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,61	R\$ 0,56	R\$ 0,55	R\$ 0,46
1000	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,61	R\$ 0,56	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1100	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,61	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1200	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,61	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1300	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1400	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1500	R\$ 0,52	R\$ 0,72	R\$ 0,59	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1600	R\$ 0,52	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1700	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1800	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,46
1900	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,45
2000	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,45
2100	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,54	R\$ 0,45
2200	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2300	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2400	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2500	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2600	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2700	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2800	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
2900	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,55	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3000	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3100	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3200	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3300	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3400	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3500	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3600	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3700	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3800	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,60	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
3900	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4000	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4100	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4200	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4300	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4400	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4500	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4600	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4700	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4800	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
4900	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45
5000	R\$ 0,51	R\$ 0,71	R\$ 0,58	R\$ 0,59	R\$ 0,54	R\$ 0,53	R\$ 0,45

Associação Brasileira de Proteína Animal - ABPA
 Av. Brigadeiro Faria Lima, 1912 Conjuntos 20-L e 20-I 20º andar
 Jardim Paulistano - CEP: 01452-922 - São Paulo - SP
 Fone: 55 (11) 3095-3120

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

 FRIGORIFICADA DISTRIBUIÇÃO					
Faixa km	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS
50	R\$ 1,47	R\$ 1,53	R\$ 1,25	R\$ 1,29	R\$ 1,17
100	R\$ 1,14	R\$ 1,17	R\$ 0,96	R\$ 0,99	R\$ 0,90
200	R\$ 0,98	R\$ 0,99	R\$ 0,81	R\$ 0,83	R\$ 0,76
300	R\$ 0,92	R\$ 0,93	R\$ 0,76	R\$ 0,78	R\$ 0,71
400	R\$ 0,89	R\$ 0,90	R\$ 0,74	R\$ 0,76	R\$ 0,69
500	R\$ 0,88	R\$ 0,89	R\$ 0,72	R\$ 0,74	R\$ 0,68
600	R\$ 0,87	R\$ 0,87	R\$ 0,71	R\$ 0,73	R\$ 0,67
700	R\$ 0,86	R\$ 0,86	R\$ 0,71	R\$ 0,73	R\$ 0,66
800	R\$ 0,85	R\$ 0,86	R\$ 0,70	R\$ 0,72	R\$ 0,66
900	R\$ 0,85	R\$ 0,85	R\$ 0,70	R\$ 0,72	R\$ 0,65
1000	R\$ 0,84	R\$ 0,85	R\$ 0,69	R\$ 0,71	R\$ 0,65
1100	R\$ 0,84	R\$ 0,85	R\$ 0,69	R\$ 0,71	R\$ 0,65
1200	R\$ 0,84	R\$ 0,84	R\$ 0,69	R\$ 0,71	R\$ 0,65
1300	R\$ 0,84	R\$ 0,84	R\$ 0,69	R\$ 0,71	R\$ 0,64
1400	R\$ 0,83	R\$ 0,84	R\$ 0,69	R\$ 0,70	R\$ 0,64
1500	R\$ 0,83	R\$ 0,84	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
1600	R\$ 0,83	R\$ 0,84	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
1700	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
1800	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
1900	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
2000	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
2100	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,64
2200	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,63
2300	R\$ 0,83	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,70	R\$ 0,63
2400	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,69	R\$ 0,63
2500	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,69	R\$ 0,63
2600	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,69	R\$ 0,63
2700	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,68	R\$ 0,69	R\$ 0,63
2800	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
2900	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3000	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3100	R\$ 0,82	R\$ 0,83	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3200	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3300	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3400	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3500	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3600	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3700	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3800	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
3900	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4000	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4100	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4200	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4300	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4400	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4500	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4600	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4700	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4800	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
4900	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63
5000	R\$ 0,82	R\$ 0,82	R\$ 0,67	R\$ 0,69	R\$ 0,63

Associação Brasileira de Proteína Animal - ABPA
Av. Brigadeiro Faria Lima, 1912 Conjuntos 20-L e 20-I 20º andar
Jardim Paulistano - CEP: 01452-922 - São Paulo - SP
Fone: 55 (11) 3095-3120

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



ABPA
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL

Faixa km	CONTAINER			
	5 EIXOS	6 EIXOS	7 EIXOS	9 EIXOS
50	R\$ 1,75	R\$ 1,60	R\$ 1,53	R\$ 1,25
100	R\$ 1,33	R\$ 1,22	R\$ 1,17	R\$ 0,97
200	R\$ 1,12	R\$ 1,03	R\$ 0,99	R\$ 0,82
300	R\$ 1,05	R\$ 0,96	R\$ 0,93	R\$ 0,78
400	R\$ 1,01	R\$ 0,93	R\$ 0,90	R\$ 0,75
500	R\$ 0,99	R\$ 0,91	R\$ 0,88	R\$ 0,74
600	R\$ 0,98	R\$ 0,90	R\$ 0,86	R\$ 0,73
700	R\$ 0,97	R\$ 0,89	R\$ 0,86	R\$ 0,72
800	R\$ 0,96	R\$ 0,88	R\$ 0,85	R\$ 0,72
900	R\$ 0,95	R\$ 0,88	R\$ 0,84	R\$ 0,71
1000	R\$ 0,95	R\$ 0,87	R\$ 0,84	R\$ 0,71
1100	R\$ 0,95	R\$ 0,87	R\$ 0,84	R\$ 0,71
1200	R\$ 0,94	R\$ 0,87	R\$ 0,83	R\$ 0,70
1300	R\$ 0,94	R\$ 0,87	R\$ 0,83	R\$ 0,70
1400	R\$ 0,94	R\$ 0,86	R\$ 0,83	R\$ 0,70
1500	R\$ 0,94	R\$ 0,86	R\$ 0,83	R\$ 0,70
1600	R\$ 0,93	R\$ 0,86	R\$ 0,83	R\$ 0,70
1700	R\$ 0,93	R\$ 0,86	R\$ 0,83	R\$ 0,70
1800	R\$ 0,93	R\$ 0,86	R\$ 0,82	R\$ 0,70
1900	R\$ 0,93	R\$ 0,86	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2000	R\$ 0,93	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2100	R\$ 0,93	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2200	R\$ 0,93	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2300	R\$ 0,93	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2400	R\$ 0,93	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2500	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2600	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2700	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2800	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
2900	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
3000	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
3100	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
3200	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
3300	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
3400	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,82	R\$ 0,69
3500	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,81	R\$ 0,69
3600	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,81	R\$ 0,69
3700	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,81	R\$ 0,69
3800	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,81	R\$ 0,69
3900	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4000	R\$ 0,92	R\$ 0,85	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4100	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4200	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4300	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4400	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4500	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4600	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4700	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4800	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
4900	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69
5000	R\$ 0,92	R\$ 0,84	R\$ 0,81	R\$ 0,69

Associação Brasileira de Proteína Animal - ABPA
 Av. Brigadeiro Faria Lima, 1912 Conjuntos 20-L e 20-I 20º andar
 Jardim Paulistano - CEP: 01452-922 - São Paulo - SP
 Fone: 55 (11) 3095-3120

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

8.2. Acordos coletivos utilizados como referência para a definição dos salários

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019			
NÚMERO DE REGISTRO NO MTE:	AC000024/2018		
DATA DE REGISTRO NO MTE:	21/11/2018		
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO:	MR064006/2018		
NÚMERO DO PROCESSO:	46200.001208/2018-28		
DATA DO PROTOCOLO:	08/11/2018		
Confira a autenticidade no endereço http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ .			
SINDICATO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DE CARGAS DO ESTADO DO ACRE - SETACRE., CNPJ n. 01.281.221/0001-48, neste ato representado(a) por seu Procurador, Sr(a). BRUNO LAMEIRA ITANI e por seu Presidente, Sr(a). MARIA DE NAZARE SANTOS DA CUNHA;			
E			
SINDICATO DOS TRAB.EM TRANSPASSAGE CARGAS DO ACRE, CNPJ n. 14.267.587/0001-04, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). FRANCISCO LEITE MARINHO;			
celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:			
CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE			
As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.			
CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA			
A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) De empregados em empresas de transportes de cargas do Estado do Acre, com abrangência territorial em Acrelândia/AC, Assis Brasil/AC, Brasília/AC, Bujari/AC, Capixaba/AC, Cruzeiro Do Sul/AC, Epitaciolândia/AC, Feijó/AC, Jordão/AC, Mâncio Lima/AC, Manoel Urbano/AC, Marechal Thaumaturgo/AC, Plácido De Castro/AC, Porto Acre/AC, Porto Walter/AC, Rio Branco/AC, Rodrigues Alves/AC, Santa Rosa Do Purus/AC, Sena Madureira/AC, Senador Guiomard/AC, Tarauacá/AC e Xapuri/AC, com abrangência territorial em Acrelândia/AC, Assis Brasil/AC, Brasília/AC, Bujari/AC, Capixaba/AC, Cruzeiro Do Sul/AC, Epitaciolândia/AC, Feijó/AC, Jordão/AC, Mâncio Lima/AC, Manoel Urbano/AC, Marechal Thaumaturgo/AC, Plácido De Castro/AC, Porto Acre/AC, Porto Walter/AC, Rio Branco/AC, Rodrigues Alves/AC, Santa Rosa Do Purus/AC, Sena Madureira/AC, Senador Guiomard/AC, Tarauacá/AC e Xapuri/AC.			
SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO REAJUSTES/CORREÇÕES SALARIAIS			
CLÁUSULA TERCEIRA - REAJUSTE SALARIAL			
As partes de forma expressa e para o mesmo período de vigência desta Convenção Coletiva de Trabalho se ajustam, no sentido de estabelecer uma remuneração mínima para as respectivas funções abaixo, a partir de 1º de maio de 2018, até a data base da categoria. Ajuste a partir de 1º de maio 2018.			
Categoria	Salário 2017/2018	Reajuste 2,5%	SALÁRIO COM REAJUSTE 2018/2019
Ajudante	R\$ 966,00	R\$ 24,15	R\$ 990,15
Conferente de carga	R\$ 988,68	R\$ 24,72	R\$ 1.013,40
Motorista de Veículo leve veículo 3/4	R\$ 1.045,52	R\$ 26,13	R\$ 1.071,13
Motorista de Veículo Toco	R\$ 1.147,52	R\$ 28,69	R\$ 1.176,21
Motorista de Veículo Truck	R\$ 1.152,76	R\$ 28,82	R\$ 1.181,58
Motorista de Carreta	R\$ 1.358,50	R\$ 33,96	R\$ 1.392,46
Motorista de Veículo Articulado (bitrem/ rodo- trem)	R\$ 1.542,85	R\$ 38,57	R\$ 1.581,42

Figura 24. Acordo coletivo utilizado como referência no Acre.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR064006/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2019/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: AL000020/2019
DATA DE REGISTRO NO MTE: 01/02/2019
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR001092/2019
NÚMERO DO PROCESSO: 46201.000223/2019-20
DATA DO PROTOCOLO: 24/01/2019

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SETCAL - SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS, LOGÍSTICA & DISTRIBUIDORA DE MERCADORIAS & PRODUTOS NO ESTADO DE ALAGOAS, CNPJ n. 12.372.819/0001-89, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). LUCIANO VIEIRA DE FARIAS;

E

SIND DOS TRAB EM TRANSP RODV DE CARGAS DA CID DE MACEIO, CNPJ n. 01.039.667/0001-80, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JOAO SAMPAIO;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2019 e a data-base da categoria em 01º de janeiro.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) Trabalhadores das empresas de transporte de cargas, logística, distribuição de mercadorias e produtos e locações em geral, com abrangência territorial em Maceió/AL.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - REAJUSTE DOS PISOS SALARIAIS E SALÁRIOS

A partir de 1º de Janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2019 ficam assegurados os pisos salariais conforme a seguir:

I - MOTORISTAS DE VEÍCULOS DE TRANSPORTES DE CARGAS SECAS A GRANEL

- a) Motoristas Carreiros e de outros veículos acima de 17 toneladas: R\$ 1.679,08.
- b) Motorista de veículos semi pesados e pesados capacidade de 7 até 17 toneladas, inclusive Bi-Truck: R\$ 1.579,41.
- c) Motorista de veículos leves com capacidade de até 7 toneladas: R\$ 1.204,12

II - MOTORISTA DE VEÍCULOS DE TRANSPORTES DE CARGAS LÍQUIDAS, QUÍMICAS, INFLAMÁVEIS E PETROQUÍMICOS A GRANEL (TANQUES)

- a) Motorista Carreiteiro de transportes de cargas líquidas, químicas, inflamáveis e petroquímicas a granel – Veículo com capacidade acima de 17 (dezessete) toneladas: PISO SALARIAL: R\$ 1.631,58
- b) Motorista de veículos semipesados e pesados, de transportes de cargas líquidas, químicas, inflamáveis e petroquímicas a granel - Veículo com capacidade de 7 (sete) até 17 (dezessete) toneladas, inclusive Bi-Truck: PISO SALARIAL: R\$ 1.536,50;
- c) Motorista de veículos leves, de transportes de cargas líquidas, químicas, inflamáveis e petroquímicas a granel - Veículo com capacidade de até 7 toneladas: PISO SALARIAL: R\$ 1.153,20

III – MOTORISTAS DE VEÍCULOS DE TRANSPORTES DE CARGAS FRACIONADAS:

- a) Motorista Carreiteiro acima de 17 toneladas: PISO SALARIAL: R\$ 1.702,97;
- b) Motorista de veículos semi pesados e pesados capacidade de 7 até 17 toneladas, inclusive Bi-Truck: PISO SALARIAL: R\$ 1.601,88;

Figura 25. Acordo coletivo utilizado como referência para Alagoas.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR001092/2019>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2017/2018

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: AM000495/2017
DATA DE REGISTRO NO MTE: 04/07/2017
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR040246/2017
NÚMERO DO PROCESSO: 46202.006622/2017-22
DATA DO PROTOCOLO: 03/07/2017

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE ASSEIO E CONSERVACAO DO ESTADO DO AMAZONAS, CNPJ n. 34.501.213/0001-19, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). LUIZ RODRIGUES COELHO FILHO;

E

SINDICARGAS/AM - S.T.E.C.S.M.D.B.G.G.P D.V.A.DUA R.SI T.E.L.T.T.E.T.P.C.T.AT.T.P.PR. M MAN EST DO AM, CNPJ n. 00.408.683/0001-10, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). CARLOS GONZAGA NUNES RIBEIRO;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de julho de 2017 a 30 de abril de 2018 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **A presente Convenção Coletiva de Trabalho será aplicada a todos os trabalhadores Ajudantes de carga e descarga, ajudantes de entregas, ajudante entregador, lubrificador de veículos, manobrista, mecânico, mecânico especialista, Motoboy, motociclista entregador, motociclistas de um modo em geral, motoristas de veículos leve, Motoristas de Caminhão Truck, motorista de caminhão toco ou ¾, motorista de caminhão poli guincho, Motorista de Caminhão Munck, motoristas de caminhão cuja coletor de lixo urbano, motoristas de carreta, motoristas de caminhão cuja coletor de lixo sólido urbano, motorista de caminhão coletor de resíduos líquidos urbano, motorista carreteiro bi-trem e motorista carreteiro rodo-trem, e operadores de empilhadeira e outros profissionais vinculados a atividade do transporte e que trabalham para as empresas que atuam no segmento de prestação de serviço de asseio e conservação e terceirização de serviços de um modo em geral, empresas associadas ou não no sindicato Patronal conveniente, cuja representação da categoria econômica e profissional cabe 15 entidades signatárias desta CCT, por força legal e dentro de suas bases territoriais e nos termos do Registro Sindical, com abrangência territorial em Manaus, com abrangência territorial em Manaus/AM.**

Salários, Reajustes e Pagamento

Piso Salarial

Figura 26. Acordo coletivo utilizado como referência para o Amazonas.

Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://>

<http://www.febrac.org.br/novafebrac/images/documentos/AM000495.2017.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: BA000445/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 30/08/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR045470/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 48204.009944/2018-94
DATA DO PROTOCOLO: 29/08/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

TERMOS ADITIVO(S) VINCULADO(S)
Processo nº: e Registro nº:

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS EST BA, CNPJ n. 15.233.091/0001-82, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ANTONIO PEREIRA DE SIQUEIRA;

E

FEDERACAO INTEREST DOS TRAB EM TRANSP ROD DO NORDESTE, CNPJ n. 16.301.160/0001-00, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). BRAULINO SENA LEITE;

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES INTERMUNICIP, CNPJ n. 01.833.481/0001-35, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). BRAULINO SENA LEITE;

SIND D TRAB EM TRANSP ROD DE CARGAS DO ESTADO DA BAHIA, CNPJ n. 16.445.488/0001-09, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). NIVALDO SOUZA MOURA;

SIND DOS TRAB EM TRANSPORTE ROD CARG PASSG DE BARREIRAS, CNPJ n. 63.078.679/0001-51, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). BENEDITO NASCIMENTO COSTA;

SDNICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSP ROD DEC.F.DE SANTN, CNPJ n. 00.591.178/0001-54, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). PEDRO MOREIRA DA SILVA;

SIND DOS TRAB EMPG NAS EMP DE TRANSP ROD DE CARG DE IBN, CNPJ n. 63.173.199/0001-70, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). HILTON SALES DA SILVA;

SIND TRAB EM TRANSPORTES ROD DE CARGAS DO SENHOR DO BOM, CNPJ n. 00.522.742/0001-87, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). REMIVALDO ALMEIDA DA SILVA;

SIND TRAB TRANSP ROD PASSAG CARGAS FRET TURISMO PESSOAL, CNPJ n. 63.185.417/0001-98, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ALVARO SILVA SOUZA;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) TRABALHADORES DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS, PESSOAL DE APOIO OU PROFISSIONAL, DO PLANO DA CNTTT, com abrangência territorial em Abaíra/BA, Abaré/BA, Acajutiba/BA, Adustina/BA, Água Fria/BA, Alaquara/BA, Alagoinhas/BA, Alcobaça/BA, Almadina/BA, Amargosa/BA, Amélia Rodrigues/BA, América Dourada/BA, Anagé/BA, Andaraí/BA, Andorinha/BA, Angical/BA, Anguera/BA, Antas/BA, Antônio Cardoso/BA, Antônio Gonçalves/BA, Aporá/BA, Apurema/BA, Araçás/BA, Aracatu/BA, Araci/BA, Aramari/BA, Arataca/BA, Aratuípe/BA, Aurelino Leal/BA, Baianópolis/BA, Baixa Grande/BA, Banzaê/BA, Barra Da Estiva/BA, Barra Do Choça/BA, Barra Do Mendes/BA, Barra Do Rocha/BA, Barra/BA, Barreiras/BA, Barro Alto/BA, Barro Preto/BA, Barrocas/BA, Belmonte/BA, Belo Campo/BA, Biritinga/BA, Boa Nova/BA, Boa Vista Do Tupim/BA, Bom Jesus Da Lapa/BA, Bom Jesus Da Serra/BA, Boninal/BA, Bonito/BA, Boquirá/BA, Botuporã/BA, Brejões/BA, Brejolândia/BA, Brotas De Macaúbas/BA, Brumado/BA, Buerarema/BA, Buritirama/BA, Caatiba/BA, Cabaceiras Do Paraguaçu/BA, Cachoeira/BA, Caculé/BA, Caém/BA, Caetanópolis/BA, Caetitê/BA, Cafarnaum/BA, Cairu/BA, Caldeirão Grande/BA, Camacan/BA, Camacari/BA, Camamu/BA, Campo Alegre De Lourdes/BA, Campo Formoso/BA, Canápolis/BA, Canarana/BA, Canavieiras/BA, Candeal/BA, Candeias/BA, Candiba/BA, Cândido Sales/BA, Cansanção/BA,

Figura 27. Acordo coletivo utilizado como referência para a Bahia.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR045470/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: CE001249/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 27/09/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR055123/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 46205.112572/2018-72
DATA DO PROTOCOLO: 27/09/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO TRABALHADORES TRANSPORTES RODOVI ESTAO CEARA, CNPJ n. 07.339.955/0001-17, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). DOMINGO GOMES NETO;

E

SIND DAS EMP LOCADORAS DE VEICULOS AUTOMOTORES D EST CE, CNPJ n. 01.414.807/0001-33, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). CARLOS AUGUSTO DA SILVA;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de agosto de 2018 a 31 de julho de 2019 e a data-base da categoria em 01º de agosto.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Ceará, com abrangência territorial em CE.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

Dessa forma, os integrantes da categoria profissional definidos nesta cláusula passarão a ter os seguintes pisos salariais:

Motorista de Ônibus e Micro ônibus e transporte escolar (veículos a partir de 22 (vinte e dois) lugares - R\$ 1.852,03 (Hum mil oitocentos e cinquenta e dois reais e três centavos);

Motorista de veículos a partir de 10 (dez) lugares até 21 (vinte e um) lugares - R\$ 1.369,91 (Hum mil trezentos e sessenta e nove e um centavos);

Motorista de veículos a partir de 01 (um) lugar até 09 (nove) lugares - R\$ 1.162,13 (Hum mil cento e sessenta e dois reais e treze centavos);

Motorista de Caminhão acima de 18 (dezoito) toneladas - R\$ 1.622,46 (Hum mil seiscentos e vinte e dois reais e quarenta e seis centavos);

Motorista de Caminhão de 12 (doze) a 18 (dezoito) toneladas - R\$ 1.431,14 (Hum mil quatrocentos e trinta e um reais e catorze centavos);

Motorista de Caminhão leve até 11 (onze) toneladas - R\$ 1.339,30 (Hum mil trezentos e trinta e nove reais e trinta centavos);

Motoqueiro - R\$ 1.147,97 (Hum mil cento e quarenta e sete reais e noventa e sete centavos);

Monitor de transporte escolar - R\$ 1.387,05 (Hum mil trezentos e oitenta e sete reais e cinco centavos);

Eletricista de Autos - R\$ 1.201,53 (Hum mil duzentos e um reais e cinquenta e três centavos);

Serviços Gerais - R\$ 1.094,39 (Hum mil e noventa e quatro reais e trinta e nove centavos);

Lavador - R\$ 1.094,39 (Hum mil e noventa e quatro reais e trinta e nove centavos);

Mecânico - R\$ 1.201,53 (Hum mil duzentos e um reais e cinquenta e três centavos);

Figura 28. Acordo coletivo utilizado como referência para o Ceará.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR055123/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: DF000021/2019
DATA DE REGISTRO NO MTE: 28/01/2019
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR048254/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 48208.011593/2018-61
DATA DO PROTOCOLO: 20/12/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDIBRAS SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSP DE CARGAS DF, CNPJ n. 00.467.357/0001-84, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). HELIO CAMILO MARRA;

E

SIN DOS TRA EM E DE T T DE P U I E E T E DE T CARGAS DF, CNPJ n. 00.701.847/0001-01, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JORGE DE FARIAS PATROCINIO;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **PROFISSIONAL DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, DO PLANO DA CNTT, DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS DO PLANO DA CNTT**, com abrangência territorial em DF.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

A partir de 1º de maio de 2018, os pisos salariais passarão a vigorar de conformidade com o estipulado na Cláusula Primeira, observando que durante a vigência do presente Instrumento Coletivo de Trabalho, estes não poderão ser inferiores aos valores abaixo discriminados:

<u>FUNÇÃO</u>	<u>PISO DE INGRESSO A PARTIR DE MAIO/18</u>
- MOTORISTA DE CARRETA	R\$ 1.650,91
- MOTORISTA DE MALOTES	R\$ 1.650,91
- MOTORISTA DE CAMINHÃO	R\$ 1.473,81
- MOTORISTA DE CARROS LEVES DE CARGA TIPO VUC SPRINTER E SIMILARES COM ATÉ 4.000 KGS E DE VEÍCULO DE PASSEIO	R\$ 1.269,93
- OPERADOR DE EMPILHADEIRA	R\$ 1.269,03
- CONFERENTE	R\$ 1.142,93
- EMBALADOR/INVENTARISTA/ARRUMADOR CARPINTEIRO / MONTADOR	R\$ 1.067,20
- AJUDANTE/CARREGADOR/SEPARADOR DE CARGA/ AUXILIAR DE ESCRITÓRIO/VIGIA	R\$ 1.060,20

Figura 29. Acordo coletivo utilizado como referência para o Distrito Federal.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR048254/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019



Figura 30. Acordo coletivo utilizado como referência para o Espírito Santo.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www.transcaries.com.br/convencoes.php>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR035754/2018
DATA E HORÁRIO DA TRANSMISSÃO: 10/07/2018 ÀS 14:33
SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSP RODOV NO EST GO, CNPJ n. 01.089.689/0001-35, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ALBERTO MAGNO BORGES;

E

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS E LOGISTICA DO ESTADO DE GOIAS, CNPJ n. 02.220.036/0001-06, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). PAULO AFONSO RODRIGUES DA SILVA LUSTOSA;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **Profissional, dos condutores de Veículos Rodoviários**, com abrangência territorial em **GO**.

Salários, Reajustes e Pagamento

Piso Salarial

CLÁUSULA TERCEIRA - SALÁRIO MÍNIMO PROFISSIONAL

As partes de forma expressa e para o período de vigência desta Convenção, se ajustam no sentido de que as categorias abaixo relacionadas, não perceberão, a partir de 1º de maio de 2018, salários inferiores a:

01/05/2018

Motoristas Carreiros _____ R\$ 1.366,94

Demais Motoristas _____ R\$ 1.156,70

Ajudantes/Carregadores _____ R\$ 955,80

Figura 31. Acordo coletivo utilizado como referência para o Goiás.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

http://www.sindicatodosrodoviaros.com.br/acordo_cct/2018/CCT_CARGAS_2018.pdf

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO
2018/ 2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, que entre si ajustam, de um lado a FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DO MARANHÃO, CNPJ nº 06.052.757/0001-05; SINDICATO DO COMÉRCIO ATACADISTA DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS DE SÃO LUÍS, CNPJ nº 06.780.845/0001-23; SINDICATO DO COMÉRCIO ATACADISTA DE DROGAS, MEDICAMENTOS, PERFUMARIAS, COSMÉTICOS E ARTIGOS DE TOUCADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, CNPJ nº 06.056.089/0001-94; SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE MATERIAL ELÉTRICO E APARELHOS ELETRODOMÉSTICOS DE SÃO LUÍS, CNPJ nº 06.790.299/0001-01; SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE GENEROS ALIMENTICIOS NO ESTADO DO MARANHÃO, CNPJ Nº 06.056.071/0001-92; SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DOS JOALHEIROS E ÓTICAS DO ESTADO DO MARANHÃO, CNPJ nº 00.705.286/0001-00; e do outro, o SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO MARANHÃO CNPJ 06.033.559/0001-02, por seus Presidentes no final assinados, na forma que abaixo se declara:

CLÁUSULA PRIMEIRA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a categoria dos motoristas empregados das empresas legalmente representadas pelas Entidades convenentes, com abrangência em suas respectivas bases territoriais, no Estado do Maranhão.

CLÁUSULA SEGUNDA - REAJUSTE SALARIAL

As Empresas abrangidas pela presente Convenção Coletiva, reajustarão os salários dos seus empregados, a partir do dia 1º de agosto de 2018, aplicando o percentual

Figura 32. Acordo coletivo utilizado como referência para o Maranhão.

Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://fecomercio-ma.com.br/site/images/convecoes-coletivas/rodoviarios2019.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: MG002983/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 14/08/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR036058/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 48211.003271/2018-70
DATA DO PROTOCOLO: 14/08/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO TRABS EMPRESAS TRANSP PASSAGEIROS URBANO SEMI-URBANO, METROP, RODOV, INTERMUNI, INTERSTAD, INTERN, FRETAMENTO, TURISMO, ESCOLAR DE BH E RM, CNPJ n. 17.437.757/0001-40, neste ato representado(a) por seu Secretário Geral, Sr(a). CAMILO LELES DE ASSIS MOREIRA;

E

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DO EST MG, CNPJ n. 17.433.780/0001-86, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). GLADSTONE VIANA DINIZ LOBATO;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **ECONÔMICA E PROFISSIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**, com abrangência territorial em Baldim/MG, Barão De Cocais/MG, Belo Horizonte/MG, Bom Jesus Do Amparo/MG, Caeté/MG, Capim Branco/MG, Carmésia/MG, Conceição Do Mato Dentro/MG, Funilândia/MG, Jaboticatubas/MG, Mário Campos/MG, Matosinhos/MG, Morro Do Pilar/MG, Nova Lima/MG, Nova União/MG, Passabém/MG, Prudente De Moraes/MG, Raposos/MG, Rio Acima/MG, Santana Do Riacho/MG, Santo Antônio Do Rio Abaixo/MG, São Gonçalo Do Rio Abaixo/MG, São Sebastião Do Rio Preto/MG e Taquaraçu De Minas/MG.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

A partir de primeiro de maio de 2018, nenhum empregado receberá, mensalmente, importância inferior aos seguintes pisos:

FUNÇÃO	SALÁRIO RS
Motorista de Carreta (composição até 06 eixos)	1.858,54
Motorista de veículo não articulado com peso bruto acima de 9000 Kg	1.436,87
Motorista outros	1.265,05
Ajudante	1001,18
Jovem Aprendiz e Salário de ingresso (exceto para as funções acima)	957,61

Parágrafo único – O empregado que exercer a função de motorista de veículo articulado com 07 (sete) ou mais eixos receberá adicional correspondente a 15,0% (quinze por cento) do piso salarial estipulado para motorista de carreta nele incluído o repouso semanal remunerado. O adicional será devido durante o período em que a atividade for exercida e não se incorpora à remuneração quando houver retorno à função anterior.

Figura 33. Acordo coletivo utilizado como referência para Minas Gerais.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR036058/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2017/2018

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: MS000213/2017
DATA DE REGISTRO NO MTE: 05/07/2017
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR037662/2017
NÚMERO DO PROCESSO: 46312.002442/2017-24
DATA DO PROTOCOLO: 04/07/2017

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS & LOGÍSTICA DO ESTADO DE MS, CNPJ n. 01.923.895/0001-07, neste ato representado(a) por seu Tesoureiro, Sr(a). OTAVIO LUIZ RODRIGUES e por seu Presidente, Sr(a). CLAUDIO ANTONIO CAVOL e por seu Secretário Geral, Sr(a). GILBERTO SMOZINSKI;

E

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL - SINDICARGAS, CNPJ n. 26.857.334/0001-70, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). RAIMUNDO NONATO RIBEIRO BRAZ;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2017 a 30 de abril de 2018 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **Trabalhadores em transportes de cargas e similares**, com abrangência territorial em **Água Clara/MS, Alcinoópolis/MS, Anastácio/MS, Anaurilândia/MS, Angélica/MS, Antônio João/MS, Aquidauana/MS, Aral Moreira/MS, Bandeirantes/MS, Batayporã/MS, Bela Vista/MS, Bodoquena/MS, Bonito/MS, Campo Grande/MS, Caracol/MS, Corguinho/MS, Coronel Sapucaia/MS, Coxim/MS, Deodápolis/MS, Dois Irmãos Do Buriti/MS, Douradina/MS, Eldorado/MS, Figueirão/MS, Glória De Dourados/MS, Guia Lopes Da Laguna/MS, Iguatemi/MS, Itaquiraí/MS, Ivinhema/MS, Japorã/MS, Jaraguari/MS, Jardim/MS, Jateí/MS, Juti/MS, Laguna Carapã/MS, Maracaju/MS, Miranda/MS, Mundo Novo/MS, Naviraí/MS, Nioaque/MS, Nova Alvorada Do Sul/MS, Novo Horizonte Do Sul/MS, Paranhos/MS, Pedro Gomes/MS, Porto Murtinho/MS, Ribas Do Rio Pardo/MS, Rio Brilhante/MS, Rio Negro/MS, Rio Verde De Mato Grosso/MS, Rochedo/MS, Santa Rita Do Pardo/MS, São Gabriel Do Oeste/MS, Sete Quedas/MS, Sidrolândia/MS, Sonora/MS, Tacuru/MS, Taquarussu/MS, Terenos/MS e Vicentina/MS.**

Salários, Reajustes e Pagamento

Reajustes/Correções Salariais

CLÁUSULA TERCEIRA - REAJUSTE E CORREÇÕES SALARIAIS

Figura 34. Acordo coletivo utilizado como referência para o Mato Grosso do Sul.
Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://www.sindicargasms.com.br/wp-content/uploads/CONVEN%C3%87%C3%83O-COLETIVA-2017-2018.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

03/09/2018

Mediador - Extrato Convenção Coletiva

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: MT000387/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 30/08/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR041365/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 46210.001252/2018-19
DATA DO PROTOCOLO: 21/08/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SIND.DOS TRABALHADORES NOTRANSP.RODOVIARIO DO NORTE MT, CNPJ n. 32.944.076/0001-61, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JAIME SALES DE OLIVEIRA;

E

SINDICATO DAS EMPR DE TRANSP DE CARGA NO ESTADO DE MT, CNPJ n. 24.671.588/0001-73, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ELEUS VIEIRA DE AMORIM;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) profissional composta por todos os trabalhadores empregados de empresas de transportes de passageiros urbanos, suburbanos, rodoviários, turismo e fretamento, de transporte de carga, com abrangência territorial em Alta Floresta/MT, Apicás/MT, Carlinda/MT, Cláudia/MT, Colider/MT, Feliz Natal/MT, Guarantã Do Norte/MT, Ipiranga Do Norte/MT, Itanhanga/MT, Itaúba/MT, Juara/MT, Lucas Do Rio Verde/MT, Marcelândia/MT, Matupá/MT, Nova Bandeirantes/MT, Nova Canaã Do Norte/MT, Nova Guarita/MT, Nova Monte Verde/MT, Nova Mutum/MT, Nova Santa Helena/MT, Nova Ubiratã/MT, Novo Horizonte Do Norte/MT, Novo Mundo/MT, Paranaíta/MT, Peixoto De Azevedo/MT, Porto Dos Gaúchos/MT, Santa Carmem/MT, Santa Rita Do Trivelato/MT, Sinop/MT, Sorriso/MT, Tabaporã/MT, Tapurah/MT, Terra Nova Do Norte/MT, União Do Sul/MT e Vera/MT.

SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO NORMATIVO

Os Pisos Salariais a serem aplicados a partir de 1º de maio de 2018 são os seguintes:

FUNÇÃO	SALÁRIO
AJUDANTE	R\$ 1.146,78
AUXILIAR DE ESCRITÓRIO	R\$ 1.230,38
AUXILIAR ADMINISTRATIVO	R\$ 1.230,38
CONFERENTE	R\$ 1.286,85
ENC. DE ARMAZÉM	R\$ 2.370,12

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/Resumo/visualizar?NrSolicitacao=MR041365/2018>

1/15

Figura 35. Acordo coletivo utilizado como referência para o Mato Grosso.
Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://sinttronormat.org.br/wp-content/uploads/2018/09/CCT-CARGAS-2018.2019-2.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: PA000454/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 13/08/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR033953/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 46222.005868/2018-20
DATA DO PROTOCOLO: 13/08/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DA INDUSTRIA DA CONSTRUCAO DO ESTADO DO PARA, CNPJ n. 04.979.068/0001-15, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ALEX DIAS CARVALHO;

E

SIND DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOV DO EST PA, CNPJ n. 04.138.210/0001-00, neste ato representado(a) por seu Procurador, Sr(a). CARLOS ALBERTO REIS;

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSP RODOV DAS EMP DO COMIND CIV LOC DE VEIC PREST SERV MUN DE BELEM, CNPJ n. 02.438.619/0001-08, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). LUIZ OTAVIO REIS;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **Profissional, dos Condutores de Veículos Rodoviários do Plano da CNTTT, com abrangência territorial em Abaetetuba/PA, Abel Figueiredo/PA, Acará/PA, Afuá/PA, Água Azul Do Norte/PA, Alenquer/PA, Almeirim/PA, Altamira/PA, Anajás/PA, Ananindeua/PA, Anapu/PA, Augusto Corrêa/PA, Aurora Do Pará/PA, Aveiro/PA, Bagre/PA, Baião/PA, Bannach/PA, Barcarena/PA, Belém/PA, Belterra/PA, Benevides/PA, Bom Jesus Do Tocantins/PA, Bonito/PA, Bragança/PA, Brasil Novo/PA, Brejo Grande Do Araguaia/PA, Breu Branco/PA, Breves/PA, Bujaru/PA, Cachoeira Do Arari/PA, Cachoeira Do Piriá/PA, Cametá/PA, Canaã Dos Carajás/PA, Capanema/PA, Capitão Poço/PA, Castanhal/PA, Chaves/PA, Colares/PA, Concelção Do Araguaia/PA, Concórdia Do Pará/PA, Cumaru Do Norte/PA, Curionópolis/PA, Curralinho/PA, Curuçá/PA, Curuá/PA, Dom Eliseu/PA, Eldorado Do Carajás/PA, Faro/PA, Floresta Do Araguaia/PA, Garrão Do Norte/PA, Golanésia Do Pará/PA, Gurupá/PA, Igarapé-Açu/PA, Igarapé-Miri/PA, Inhangapi/PA, Ipixuna Do Pará/PA, Irituba/PA, Itaituba/PA, Itupiranga/PA, Jacareacanga/PA, Jacundá/PA, Juruti/PA, Limoeiro Do Ajuru/PA, Mãe Do Rio/PA, Magalhães Barata/PA, Marabá/PA, Maracanã/PA, Marapanim/PA, Marituba/PA, Medicilândia/PA, Melgaço/PA, Mocajuba/PA, Moju/PA, Mojuí Dos Campos/PA, Monte Alegre/PA, Muana/PA, Nova Esperança Do Piriá/PA, Nova Ipixuna/PA, Nova Timboteua/PA, Novo Progresso/PA, Novo Repartimento/PA, Obidos/PA, Oeiras Do Pará/PA, Oriximiná/PA, Ourém/PA, Ourilândia Do Norte/PA, Pacajá/PA, Palestina Do Pará/PA, Paragominas/PA, Parauapebas/PA, Pau D'Arco/PA, Peixe-Bol/PA, Piçarra/PA, Placas/PA, Ponta De Pedras/PA, Portel/PA, Porto De Moz/PA, Prainha/PA, Primavera/PA, Quatipuru/PA, Redenção/PA, Rio Maria/PA, Rondon Do Pará/PA, Rurópolis/PA, Salinópolis/PA, Salvaterra/PA, Santa Bárbara Do Pará/PA, Santa Cruz Do Arari/PA, Santa Izabel Do Pará/PA, Santa Luzia Do Pará/PA, Santa Maria Das Barreiras/PA, Santa Maria Do Pará/PA, Santana Do Araguaia/PA, Santarém Novo/PA, Santarém/PA, Santo Antônio Do Tauá/PA, São Caetano De Odívelas/PA, São Domingos Do Araguaia/PA, São Domingos Do Capim/PA, São Félix Do Xingu/PA, São Francisco Do Pará/PA, São Geraldo Do Araguaia/PA, São João Da Ponta/PA, São João De Pirabas/PA, São João Do Araguaia/PA, São Miguel Do Guamá/PA, São Sebastião Da Boa Vista/PA, Sapucaia/PA, Senador José Porfírio/PA, Soure/PA, Tailândia/PA, Terra Alta/PA, Terra Santa/PA, Tomé-Açu/PA, Tracuateua/PA, Trairão/PA, Tucumã/PA, Tucuruí/PA, Ulianópolis/PA, Uruará/PA, Vigia/PA, Viseu/PA, Vitória Do Xingu/PA e Xinguara/PA.**

Figura 36. Acordo coletivo utilizado como referência para o Pará.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

http://www.sindusconpa.org.br/site/convencoes/CCT_SINDUSCON_X_RODOVIARIOS_2018_2019_MR033953_REGISTRADO.PDF

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2017/2018

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: PB000248/2017
DATA DE REGISTRO NO MTE: 30/05/2017
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR031813/2017
NÚMERO DO PROCESSO: 46224.002398/2017-41
DATA DO PROTOCOLO: 30/05/2017

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES EM TRANS. ROD. DE PASSAG. E CARGAS NO EST. DA PARAIBA, CNPJ n. 09.237.660/0001-65, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ANTONIO DE PADUA DANTAS DINIZ; E SINDICATO DAS EMP DE TRANSP DE CARGAS DO EST DA PARAIBA, CNPJ n. 12.920.336/0001-51, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JOSE ARLAN SILVA RODRIGUES; celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2017 a 30 de abril de 2018 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA – ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) PROFISSIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, com abrangência territorial em Água Branca/PB, Aguiar/PB, Alagoa Grande/PB, Alagoa Nova/PB, Alagoinha/PB, Alcantil/PB, Algodão De Jandira/PB, Alhandra/PB, Amparo/PB, Aparecida/PB, Araçagi/PB, Arara/PB, Araruna/PB, Areia De Baraúnas/PB, Areia/PB, Arela/PB, Aroeiras/PB, Assunção/PB, Baía Da Traição/PB, Bananeiras/PB, Baraúna/PB, Barra De Santa Rosa/PB, Barra De Santana/PB, Barra De São Miguel/PB, Bayeux/PB, Belém Do Brejo Do Cruz/PB, Belém/PB, Bernardino Batista/PB, Boa Ventura/PB, Boa Vista/PB, Bom Jesus/PB, Bom Sucesso/PB, Bonito De Santa Fé/PB, Boqueirão/PB, Borborema/PB, Brejo Do Cruz/PB, Brejo Dos Santos/PB, Caaporã/PB, Cabaceiras/PB, Cabedelo/PB, Cachoeira Dos Índios/PB, Cacimba De Areia/PB, Cacimba De Dentro/PB, Cacimbas/PB, Caiçara/PB, Cajazeiras/PB, Cajazeirinhas/PB, Caldas Brandão/PB, Camalaú/PB, Capim/PB, Caraiúbas/PB, Carrapateira/PB, Casserengue/PB, Catingueira/PB, Catolé Do Rocha/PB, Caturité/PB, Conceição/PB, Condado/PB, Conde/PB, Congo/PB, Coremas/PB, Coxixola/PB, Cruz Do Espírito Santo/PB, Cubati/PB, Cuité De Mamanguape/PB, Cuité/PB, Cuité/PB, Curral De Cima/PB, Curral Velho/PB, Damião/PB, Desterro/PB, Diamante/PB, Dona Inês/PB, Duas Estradas/PB, Emas/PB, Esperança/PB, Fagundes/PB, Frei Martinho/PB, Gado Bravo/PB, Guarabira/PB, Gurinhém/PB, Gurjão/PB, Ibiara/PB, Igaracy/PB, Imaculada/PB, Ingá/PB, Itabalana/PB, Itaporanga/PB, Itapororoca/PB, Itatuba/PB, Jacaraú/PB, Jericó/PB, João Pessoa/PB, Joca Claudino/PB, Juarez Távora/PB, Juazeirinho/PB, Junco Do Seridó/PB, Juripiranga/PB, Juru/PB, Lagoa De Dentro/PB, Lagoa Seca/PB, Lagoa/PB, Lastro/PB, Livramento/PB, Logradouro/PB, Lucena/PB, Mãe D'Água/PB, Malta/PB, Mamanguape/PB, Manaíra/PB, Marcação/PB, Mari/PB, Marizópolis/PB, Massaranduba/PB, Mataraca/PB, Matinhas/PB, Mato Grosso/PB, Maturéia/PB, Mogeiro/PB, Montadas/PB, Monte Horebe/PB, Monteiro/PB, Mulungu/PB, Natuba/PB, Nazarezinho/PB, Nova Floresta/PB, Nova

Figura 37. Acordo coletivo utilizado como referência para a Paraíba.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

http://www.sindicatodosmotoristaspb.com.br/conversao_2017/carga_2017.pdf

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: PE000759/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 23/08/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR046911/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 48213.015299/2018-30
DATA DO PROTOCOLO: 23/08/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SIND DOS TRAB EM TRANSP ROD CARGA DO RECIFE E DA REGIAO METROP E M SUL E NORTE DE PE, CNPJ n. 03.007.997/0001-08, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). LOURIVAL FORMIGA DE SOUSA;

E

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS E LOGISTICA NO ESTADO DE PERNAMBUCO - SETCEPE, CNPJ n. 08.033.821/0001-36, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). MOACYR RIBEIRO COSTA;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de julho de 2018 a 30 de junho de 2019 e a data-base da categoria em 01º de julho.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas, com abrangência territorial em Abreu E Lima/PE, Água Preta/PE, Aliança/PE, Amaraji/PE, Aragoiaba/PE, Barreiros/PE, Belém De Maria/PE, Buenos Aires/PE, Cabo De Santo Agostinho/PE, Camaragibe/PE, Camutanga/PE, Carpina/PE, Catende/PE, Chã De Alegria/PE, Condado/PE, Cortês/PE, Escada/PE, Ferreiros/PE, Gameleira/PE, Goiana/PE, Igarassu/PE, Ilha De Itamaracá/PE, Ipojuca/PE, Itambé/PE, Itapissuma/PE, Itaquitinga/PE, Jaboatão Dos Guararapes/PE, Jaqueira/PE, Joaquim Nabuco/PE, Lagoa De Itaenga/PE, Lagoa Do Carro/PE, Lagoa Dos Gatos/PE, Macaparana/PE, Marajá/PE, Moreno/PE, Olinda/PE, Palmares/PE, Paudalho/PE, Paulista/PE, Pombos/PE, Primavera/PE, Recife/PE, Ribeirão/PE, Rio Formoso/PE, São Benedito Do Sul/PE, São José Da Coroa Grande/PE, São Lourenço Da Mata/PE, Sirinhaém/PE, Tamandaré/PE, Timbaúba/PE, Tracunhaém/PE, Vitória De Santo Antão/PE e Xexéu/PE.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL DO MOTORISTA

A partir de 1º de julho de 2018 o piso salarial dos motoristas será:

Os motoristas que dirigem veículos de até 7(sete) toneladas a partir 1º de Julho de 2018 o piso salarial será de R\$1.872,42 (Hum Mil e Oitocentos e Setenta e Dois Reais e e Quarenta e Dois Centavos) mensais;

Os motoristas que dirigem veículos acima de 7(sete) toneladas a partir 1º de Julho de 2018 o piso salarial será de R\$2.032,50(Dois Mil e Trinta e Dois Reais e Cinquenta Centavos) mensais;

Salário retroativo 1º de julho de 2018.

REAJUSTES/CORREÇÕES SALARIAIS

CLÁUSULA QUARTA - AUMENTO SALARIAL

Os motoristas, ajudantes, de escritório, operadores de empilhadeira e os da logística de carga em geral farão jus a um aumento salarial de 3,75% / três vírgula setenta e cinco por

Figura 38. Acordo coletivo utilizado como referência para o Pernambuco.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR046911/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

02 de abril de 2018

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2018

TERMO ADITIVO A CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2018

NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR013979/2018

DATA E HORÁRIO DA TRANSMISSÃO: 22/03/2018 ÀS 16:10

NÚMERO DO PROCESSO DA CONVENÇÃO COLETIVA PRINCIPAL: 46214.001134/2018-71

DATA DE REGISTRO DA CONVENÇÃO COLETIVA PRINCIPAL: 22/03/2018

SINDICATO TRAB EMPRESAS DE TRANSP ROD NO ESTADO DO PI, CNPJ n. 06.647.556/0001-50, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). FERNANDO SOARES SANTOS; E SINDICAPI - SIND.DOS TRANSP. DE CARGAS E LOGISTICA DO PIAUI, CNPJ n. 41.263.070/0001-10, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). HUMBERTO LOPES DE SOUSA; celebram o presente TERMO ADITIVO DE CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência do presente Termo Aditivo de Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de janeiro de 2018 a 31 de janeiro de 2018 e a data-base da categoria em 01º de janeiro.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

O presente Termo Aditivo de Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) motoristas,conferentes de cargas,Auxiliares administrativos,operadores de cargas e recepcionistas, com abrangência territorial em PI.

Salários, Reajustes e Pagamento

Piso Salarial

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

Ficam convencionados entre as partes que os pisos salariais da categoria serão reajustados em 3 % (tres) por cento, sendo aplicado sobre os salários vigentes na convenção coletiva do ano de 2017.Aos trabalhadores do sistema de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Estado do PI.

CARGA SECA ____ SALARIO ____

Figura 39. Acordo coletivo utilizado como referência para o Piauí.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www.sindicapi.com.br/noticias/noticias/convencao-coletiva-de-trabalho-2018-2018-21694.html>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: PR003092/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 01/11/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR053142/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 46212.017562/2018-35
DATA DO PROTOCOLO: 31/10/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

FEDERACAO DOS TRABALHADORES EM TRANSP RODOV DO EST PR, CNPJ n. 81.455.248/0001-49, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JOAO BATISTA DA SILVA;

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DO ESTADO DO PARANA, CNPJ n. 76.602.366/0001-00, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). MOACIR RIBAS CZECK;

SINDICATO DOS TRAB EM TRANSP RODOVIARIOS DE CASCAVEL PR, CNPJ n. 77.841.682/0001-90, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). CLAUDIO JOSE MARCON;

SINDICATO DOS MOTORISTAS, CONDUTORES DE VEICULOS RODOVIARIOS URBANOS E EM GERAL, TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DE DOIS VIZINHOS - SINTRODOV, CNPJ n. 78.687.431/0001-65, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ALCIR ANTONIO GANASSINI;

SINDICATO PROFISSIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DE GUARAPUAVA, CNPJ n. 80.620.206/0001-53, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). VALDEMAR RIBEIRO DO NASCIMENTO;

SINDICATO DOS TRABALH EM TRANSPORTES RODOV DE LONDRINA, CNPJ n. 78.636.222/0001-92, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JOAO BATISTA DA SILVA;

SINDICATO DOS MOTORISTAS, CONDUTORES DE VEICULOS RODOVIARIOS E TRABALHADORES EM EMPRESAS DE TRANSP C P U MOT COB LINHAS INTERM INTEREST TUR ANEXOS MGA, CNPJ n. 79.147.450/0001-61, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). RONALDO JOSE DA SILVA;

SIND DOS COND DE VEIC ROD E ANEXOS DE PARANAGUA, CNPJ n. 80.295.199/0001-61, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). JOSIEL VEIGA;

SIND DOS MOTORISTAS, CONDUT. DE VEIC. RODOV URBANOS E EM GERAL, TRAB.TRANSP. ROD. PBCO, CNPJ n. 80.869.894/0001-90, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ENIO ANTONIO DA LUZ;

SINDICATO DOS MOTORISTAS, CONDUTORES DE VEICULOS RODOVIARIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DE PONTA GROSSA, CNPJ n. 80.251.929/0001-22, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). DAMAZO DE OLIVEIRA;

SINDICATO DOS MOTORISTAS,CONDUTORES DE VEICULOS RODOVIARIOS URBANOS E EM GERAL,TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DE TELEMAGO BORBA - SINCONVERT, CNPJ n. 81.393.142/0001-68, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). OLIMPIO MAINARDES FILHO;

Figura 40. Acordo coletivo utilizado como referência para o Paraná.

Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://fetopar.org.br/wp-content/uploads/Sindicato-dos-Revendedores-das-Distribuidoras-de-gas-do-PR-2018-1.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR061149/2018
SINDICATO DAS EMPRESAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E LOGÍSTICA DO RIO DE JANEIRO, CNPJ n. 33.822.057/0001-25, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). FRANCESCO CUPELLO;

E

SINDICATO DOS RODOVIÁRIOS EMPREGADOS NAS EMPRESAS DE PRODUTOS PERIGOSOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E MUNICÍPIOS, CNPJ n. 00.791.874/0001-04, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). LUIZ CARLOS DE OLIVEIRA RIBEIRO;

celebram a presente **CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO**, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **dos trabalhadores nas empresas transportadora de produtos derivados de petróleo, líquido, químicos corrosivos, lubrificantes, óleo preto, asfalto, óleos combustíveis e lubrificantes, transportadoras de resíduos químicos, resíduos de derivados de petróleo, biodiesel, motoristas de carretas, caminhões trucados, utilitários, ajudante de caminhões, mecânicos, lanterneiros, borracheiros, soldador, ferreiro, ajudante de manutenção, vigia e pessoal da administração em geral**, com abrangência territorial em **Duque De Caxias/RJ e Magé/RJ**.

Salários, Reajustes e Pagamento

Piso Salarial

CLÁUSULA TERCEIRA - PISOS SALARIAIS

As partes, de forma expressa e para o período de vigência da presente Convenção Coletiva, ajustam-se no sentido de que os pisos salariais, aplicáveis somente aos que exercem as atividades a seguir nomeadas, sofrerão reajustes e, a partir de 1º de maio de 2018 serão fixados conforme o abaixo exposto:

MOTORISTA DE CARRETA e BITREM	R\$2.305,00
MOTORISTA DE TRUCK e TOCO	R\$ 2.037,00
MOTORISTA RODOTREM	R\$ 2.305,00
Auxiliar administrativo	R\$ 1.323,00

Figura 41. Acordo coletivo utilizado como referência para o Rio de Janeiro.

Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://sindicarga.org.br/site/wp-content/uploads/2018/11/Carga-Liquida2019.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

20/08/2018 Mediator - Extrato Convenção Coletiva

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: RN000263/2018
 DATA DE REGISTRO NO MTE: 20/08/2018
 NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR046065/2018
 NÚMERO DO PROCESSO: 48217.006077/2018-96
 DATA DO PROTOCOLO: 17/08/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DOS TRAB EM TRANSPORTES ROD DE CARGAS NO RGN, CNPJ n. 24.518.045/0001-10, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ADEMAR CAVALCANTE;

E

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS E LOGISTICA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE - SETCERN, CNPJ n. 08.452.393/0001-88, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). SEBASTIAO SEGUNDO DANTAS;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) DOS TRABALHADORES QUE PRESTAM SERVIÇOS A CATEGORIA ECONÔMICA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE, com abrangência territorial em Acari/RN, Agu/RN, Afonso Bezerra/RN, Água Nova/RN, Angicos/RN, Antônio Martins/RN, Arês/RN, Augusto Severo/RN, Baía Formosa/RN, Barcelona/RN, Bento Fernandes/RN, Bodó/RN, Bom Jesus/RN, Brejinho/RN, Caçara Do Norte/RN, Caçara Do Rio Do Vento/RN, Calço/RN, Campo Redondo/RN, Canguaretama/RN, Carnaúba Dos Dantas/RN, Carnaubais/RN, Ceará-Mirim/RN, Cerro Corá/RN, Coronel Ezequiel/RN, Coronel João Pessoa/RN, Cruzeta/RN, Currais Novos/RN, Doutor Severiano/RN, Encanto/RN, Equador/RN, Espírito Santo/RN, Extremoz/RN, Fernando Pedroza/RN, Florânia/RN, Francisco Dantas/RN, Galinhos/RN, Goianinha/RN, Grossos/RN, Guamarê/RN, Ielmo Maranhão/RN, Ipanguaçu/RN, Ipuera/RN, Itajá/RN, Jaçaná/RN, Jandaira/RN, Januário Cicco/RN, Japi/RN, Jardim De Angicos/RN, Jardim De Piranhas/RN, Jardim Do Seridó/RN, João Câmara/RN, João Dias/RN, José Da Penha/RN, Jucurutu/RN, Jundiá/RN, Lagoa D'Anta/RN, Lagoa De Pedras/RN, Lagoa De Velhos/RN, Lagoa Nova/RN, Lagoa Salgada/RN, Lajes Pintadas/RN, Lajes/RN, Lucrécia/RN, Macaíba/RN, Macau/RN, Major Sales/RN, Maxaranguape/RN, Messias Targino/RN, Montanhas/RN, Monte Alegre/RN, Monte Das Gameleiras/RN, Natal/RN, Nísia Floresta/RN, Nova Cruz/RN, Olho D'Água Do Borges/RN, Ouro Branco/RN, Paraná/RN, Paraú/RN, Parazinho/RN, Parelhas/RN, Paranamirim/RN, Passa E Fica/RN, Passagem/RN, Pedra Grande/RN, Pedra Preta/RN, Pedro Avelino/RN, Pedro Velho/RN, Pendências/RN, Pilões/RN, Poço Branco/RN, Portalegre/RN, Porto Do Mangue/RN, Pureza/RN, Rafael Fernandes/RN, Rafael Godinho/RN, Riacho Da Cruz/RN, Riacho De Santana/RN, Riachuelo/RN, Rio Do Fogo/RN, Ruy Barbosa/RN, Santa Cruz/RN, Santa Maria/RN, Santana Do Matos/RN, Santana Do Seridó/RN, Santo Antônio/RN, São Bento Do Norte/RN, São Bento Do Trairi/RN, São Fernando/RN, São Gonçalo Do Amarante/RN, São João Do Sabugi/RN, São José De Mipibu/RN, São José Do Campestre/RN, São José Do Seridó/RN, São Miguel Do Gostoso/RN, São Paulo Do Potengi/RN, São Pedro/RN, São Rafael/RN, São Tomé/RN, São Vicente/RN, Senador Elói De Souza/RN, Senador Georgino Avelino/RN, Serra Caiada/RN, Serra De São Bento/RN, Serra Do Mel/RN, Serra Negra Do Norte/RN, Serrinha Dos Pintos/RN, Serrinha/RN, Severiano Melo/RN, Sítio Novo/RN, Taboleiro Grande/RN, Taipu/RN, Tangará/RN, Tenente Ananias/RN, Tenente Laurentino Cruz/RN, Tibau Do Sul/RN, Tibau/RN, Timbaúba Dos Batistas/RN, Touros/RN, Triunfo Potiguar/RN, Várzea/RN, Venha-Vem/RN, Vera Cruz/RN, Viçosa/RN e Vila Flor/RN.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - PISOS SALARIAIS

Ficam estabelecidos, a partir de 1º de Maio de 2018, os pisos salariais abaixo, extensivo aos empregados não incluídos nesta tabela, incluindo Gerentes, recebendo reajuste de 3% (três por cento), aplicado sobre o salário do mês de Abril de 2018. Os trabalhadores incluídos na tabela, que recebem salário superior também farão jus ao reajuste acima mencionado.

FUNÇÃO	SALÁRIO
OPERADOR DE GUINDASTE 90T	R\$ 2.334,00

Figura 42. Acordo coletivo utilizado como referência para o Rio Grande do Norte.
 Fonte: Arquivo completo disponível em: <https://irp-cdn.multiscreensite.com/11702587/files/uploaded/CONVEN%C3%87AO%202018%202019.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

09/03/2018 Mediator - Extrato Convenção Coletiva

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2018

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: RO000038/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 09/03/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR005549/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 46216.000053/2018-33
DATA DO PROTOCOLO: 28/02/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DOS TRAB EM TRANSPORTE RODOVIARIOS NO EST RO, CNPJ n. 05.900.220/0001-95, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ANTONIO CARLOS DA SILVA;

E

SINDICATO DAS EMP DE TRANSP DE CARGA DO EST DE RONDONIA, CNPJ n. 63.762.223/0001-06, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). MARIA DAS GRACAS NERY;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2018 e a data-base da categoria em 01º de janeiro.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrange a(s) categoria(s) "Profissional, dos Condutores de Veículos Rodoviários", com abrangência territorial em RO.

SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL

CLÁUSULA TERCEIRA - OPERADOR DE EMPILHADEIRA E ADICIONAL DE PERICULOSIDADE

As empresas concederão ao operador de empilhadeira, o percentual de 30% (trinta por cento) de adicional de periculosidade, calculados sobre o salário base do empregado.

Parágrafo Único - A caracterização da periculosidade deve ser feita por meio de exame pericial, conforme estabelece o art. 195 da CLT, devendo as empresas que operam a movimentação de cargas com o auxílio do equipamento, providenciar, às suas expensas, a realização de perícia com o objetivo de caracterizar e classificar ou determinar atividade perigosa.

CLÁUSULA QUARTA - SALÁRIO MÍNIMO PROFISSIONAL

As partes, de forma expressa e para o período de vigência da presente convenção, se ajustam no sentido de praticarem salário mínimo profissional para os dois segmentos, conforme tabela que segue abaixo:

I - Segmento de Carga Seca

Cargo/Função	Piso salarial
Motorista de Veículo articulado (bi trem/rodo-trem)	R\$ 2.021,45
Motorista de Carreta	R\$ 1.839,14
Motorista de Toco/Truck	R\$ 1.471,88
Motorista de Veículo Leve e ¾	R\$ 1.380,41

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/Resumo/Visualizar?NrSolicitacao=MR005549/2018> 1/10

Figura 43. Acordo coletivo utilizado como referência para Rondônia.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www.sindcar.org/CONVEN%C3%87%C3%83O%20DE%20CARGAS%20SECAS%202018-2018.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: RR000038/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 08/11/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR062734/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 48225.002204/2018-89
DATA DO PROTOCOLO: 28/10/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINTRUR SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS E RODOVIÁRIOS MOTORISTAS E AUXILIARES EM TRANSPORTES DE CARGAS, ESPECIAL, CNPJ n. 22.899.736/0001-86, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). MARINALDO BRITO COSTA;

E

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS DO ESTADO DE RORAIMA, CNPJ n. 01.937.169/0001-35, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). VALCIR PECCINI;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) Trabalhadores em Transportes Coletivos Urbanos e Rodoviários, com abrangência territorial em RR.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
REAJUSTES/CORREÇÕES SALARIAIS**

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

As Empresas abrangidas por esta CCT concederá a todos os seus funcionários, exceto para o Conferente, conforme a data base deste instrumento coletivo, ou seja, 01 de maio de 2017, inclusive os que não estão relacionados na tabela descrita nesta CCT um reajuste Salarial de 3% (Três por cento), a incidir nos salários vigentes em 01.05.2017.

MOTORISTA DE CARRETA NACIONAL/INTERNACIONAL.....	R\$1.525,74
MOTORISTA DE CAMINHÃO.....	R\$ 1.264,84
MOTORISTA DE CARRO LEVE.....	R\$ 1.134,32
CONFERENTE	R\$ 1.094,89
AJUDANTE	R\$ 1.013,37
AUXILIAR DE SERVIÇOS GERAIS/DIVERSOS.....	R\$ 1.013,37

PARÁGRAFO PRIMEIRO: SALÁRIO FEDERATIVO - Fica assegurado em caso de ajuste do salário mínimo do Governo Federal, e esse manterem-se superior aos salários em destaque na tabela acima descrita, independente da data base da categoria, que as empresas ajustarão os tetos salariais nas conformidades ao salário mínimo federativo, no sentido de igualar ao estabelecido por lei.

PARÁGRAFO SEGUNDO: SALÁRIO FUNÇÃO DIFERENCIADA - As empresas que tiverem em seu quadro funcional, trabalhadores que exerçam atividades laborativas diferenciadas que não constam na tabela desta CCT, em especial aos motoristas habilitados nas categorias C, D ou E, e pagarem salário superior a este Instrumento Coletivo, fica também garantido o reajuste salarial em 3%(Três) por cento, a partir de 01.05.2018, aplicados sobre os salários base vigentes em 01.05.2017.

PARÁGRAFO TERCEIRO: SALÁRIO DE RECONHECIMENTO - As empresas que tiverem em seu quadro funcional, trabalhadores que exerçam atividades laborativas enquadrada ou diferenciada nessa CCT, e

Figura 44. Acordo coletivo utilizado como referência para Roraima.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR062734/2018>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

ANEXO
ADITAMENTO CCT - 2018
SETCERGS - SINECARGA

Este anexo terá vigência no período de 01 de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e é parte integrante da Convenção Coletiva do Trabalho firmada pelo SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA E LOGÍSTICA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL – SETCERGS e SINDICATO DOS EMPREGADOS EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA SECA DO RIO GRANDE DO SUL – SINECARGA firmada em 15 de junho de 2018.

Tabela 1 - REAJUSTE

2018	
A atualização salarial para o período de 01.05.2017 a 30.04.2018, a ser aplicada sobre os salários praticados no mês de maio de 2017, devendo ser pagos a partir de maio de 2018:	1,69% (um vírgula sessenta e nove por cento)

Tabela 2 - PROPORCIONALIDADE

Período de admissão	Percentual Proporcional a ser aplicado
01/05/17 até 14/05/17	1,69%
15/05/17 até 31/05/17	1,62%
01/06/17 até 14/06/17	1,55%
15/06/17 até 30/06/17	1,48%
01/07/17 até 14/07/17	1,41%
15/07/17 até 31/07/17	1,34%
01/08/17 até 14/08/17	1,27%
15/08/17 até 31/08/17	1,20%
01/09/17 até 14/09/17	1,13%
15/09/17 até 30/09/17	1,06%
01/10/17 até 14/10/17	0,99%
15/10/17 até 31/10/17	0,92%
01/11/17 até 14/11/17	0,84%
15/11/17 até 30/11/17	0,77%
01/12/17 até 14/12/17	0,70%
15/12/17 até 31/12/17	0,63%
01/01/18 até 14/01/18	0,56%
15/01/18 até 31/01/18	0,49%
01/02/18 até 14/02/18	0,42%
15/02/18 até 28/02/18	0,35%
01/03/18 até 14/03/18	0,28%
15/03/18 até 31/03/18	0,21%
01/04/18 até 14/04/18	0,14%
15/04/18 até 30/04/18	0,07%

Tabela 3 - SALÁRIO MÍNIMO PROFISSIONAL - A partir de 01 de maio de 2018:

Porto Alegre, Gravataí, Alvorada, Glorinha, Arroio dos Ratos, Triunfo, Charqueadas, Cachoeirinha, São Jerônimo, Butiá e demais cidades não relacionadas e que façam parte da Carta Sindical do SINECARGA	
NOMENCLATURA DA FUNÇÃO	VALOR DO PISO
Motorista Estrada Bitrem	R\$2.009,64

Figura 45. Acordo coletivo utilizado como referência para o Rio Grande do Sul.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

http://www.sinecarga.org.br/convencao/44_.pdf

CONVENÇÃO

COLETIVA

DE

TRABALHO

ENTRE

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA E LOGÍSTICA NO
ESTADO DE SANTA CATARINA - SETCESC

E

SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS E TRABALHADORES NAS
EMPRESAS DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DE CARGA E PASSAGEIROS DE
BLUMENAU

VIGÊNCIA

01/05/2018 A 30/04/2020

(Ascurra, Benedito Novo, Blumenau, Doutor Pedrinho, Gaspar, Indaial,
Pomerode, Rio Dos Cedros, Rodeio e Timbó/SC)

Figura 46. Acordo coletivo utilizado como referência para Santa Catarina.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

http://www.setcesc.com.br/_upl/files/Blumenau.pdf

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

08/10/2018

Mediador - Extrato Convenção Coletiva

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2018/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: SP006033/2018
DATA DE REGISTRO NO MTE: 06/07/2018
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR034416/2018
NÚMERO DO PROCESSO: 46259.003054/2018-33
DATA DO PROTOCOLO: 06/07/2018

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SIND.DOS COND. DE VEICULOS RODOV., FRET., USINAS E TRANSPORTE DE CARGAS SECAS E MOLHADAS EM GERAL DE PIRACICABA, CNPJ n. 51.419.778/0001-70, neste ato representado(a) por seu Secretário Geral, Sr(a). ALEX DE ASSIS PAES e por seu Presidente, Sr(a). VALDIVINO LUCAS;

E

SINDICATO DAS EMPR DE TRANSP DE CARGAS DE PIRACICABA, CNPJ n. 51.329.837/0001-10, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ALDO EVANDRO ZULINI;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de maio de 2018 a 30 de abril de 2019 e a data-base da categoria em 01º de maio.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **MOTORISTA DE CARRETA, MOTORISTA E AJUDANTE DE MOTORISTA**, com abrangência territorial em **Águas De São Pedro/SP, Charqueada/SP, Piracicaba/SP, Rio Das Pedras/SP e São Pedro/SP**.

SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL

CLÁUSULA TERCEIRA - SALÁRIOS NORMATIVOS

Os salários normativos da categoria (pisos salariais) serão reajustados e terão vigência a partir de 01 de maio de 2018, passando para os valores abaixo:

CARGO	PISO SALARIAL
Motorista de Carreta	R\$ 1.873,40
Motorista	R\$ 1.705,90
Ajudante de motorista	R\$ 1.267,40

Figura 47. Acordo coletivo utilizado como referência para São Paulo.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

http://www.sindetrap.com.br/ConvecoesColetivas/2018/mediador_extrato_convencao_coletiva_piracicaba_2018_2019.pdf

MINUTA

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2017/2018

SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIO E OPERADORES DE MÁQUINAS DO ESTADO DO TOCANTINS - SIMTROMET, CNPJ n. 26.957.720/0001-33, localizado(a) à Rua Alagoas, QDR NE 14, Lote 03, Jardim Aurenny I, (Taquaralto), Palmas/TO, CEP 77.060-174, representado(a) neste ato, por seu Presidente, Sr(a) CARLOS ANTÔNIO ARAÚJO ALVES, CPF n. 306.040.013-04, e do outro lado, a FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BENS, DE SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DO TOCANTINS - FECOMERCIO, pessoa jurídica de direito privado, CNPJ n° 37.344.793/0001-76, localizada a Quadra 301 Norte Avenida Joaquim Teotônio Segurado, conjunto 01, lote 19, Edifício Fecomércio, Plano Diretor Norte, Palmas-TO, CEP n° 77.001-226; SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE PRODUTOS FARMACEUTICOS - SINDIFARMA, pessoa jurídica de direito privado, CNPJ n° 25.042.938/0001-03, localizado a Rua Presidente Getúlio Vargas, n° 1200/1201 ao fim, n° 2094, edifício Ilha, 1° andar, sala 102, setor central, Gurupi-TO, CEP n° 77.405-120; SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DO ESTADO DO TOCANTINS - SICOVAR, pessoa jurídica de direito privado, CNPJ n° 25.042.185/0001-28, localizado a Avenida Goiás, Número: 2569, 1° andar, sala 02, setor central, CEP n° 77.410-010, Gurupi-TO; SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS, PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA USO NA AGROPECUÁRIA DO ESTADO DO TOCANTINS - SINDMAQUINAS, pessoa jurídica de direito privado, CNPJ n° 37.344.785/0001-20, localizado a Avenida Goiás, n° 2396, Loja, setor central, CEP n° 77.410-010, Gurupi-TO; SINDICATO DO COMERCIO ATACADISTA DE PRODUTOS ALIMENTICIOS E DE BEBIDAS DO ESTADO DO TOCANTINS - SIAPABE, pessoa jurídica de direito privado,

Figura 48. Acordo coletivo utilizado como referência para o Tocantins.

Fonte: Arquivo completo disponível em: <http://www.simtromet.org.br/wp-content/uploads/2017/05/Minuta-CCT-2017-A-2018-SIMTROMET-X-Fecom%C3%A9rcio-e-sindicatos-ok-site.pdf>

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO 2019/2019

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: SE000018/2019
DATA DE REGISTRO NO MTE: 31/01/2019
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR003655/2019
NÚMERO DO PROCESSO: 48221.000567/2019-09
DATA DO PROTOCOLO: 29/01/2019

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE ARACAJU-SERGIPE, CNPJ n. 03.550.695/0001-73, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). MIGUEL BELARMINO DA PAIXAO;

E

LOC CONSTRUCOES E EMPREENDIMENTOS LTDA, CNPJ n. 04.214.147/0001-35, neste ato representado(a) por seu Administrador, Sr(a). DANIEL PRADO HARDMAN ;

celebram o presente ACORDO COLETIVO DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência do presente Acordo Coletivo de Trabalho no período de 01º de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2019 e a data-base da categoria em 01º de janeiro.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

O presente Acordo Coletivo de Trabalho, aplicável no âmbito da(s) empresa(s) acordante(s), abrangerá a(s) categoria(s) São beneficiários do presente ACORDO COLETIVO DE TRABALHO, todos os empregados que prestam serviços em atividades de transportes ligados à empresa que figura como signatário do presente instrumento coletiva e que executam atividades de transporte, fretamento, prestação de serviços e outros, no município de Aracaju/SE, com abrangência territorial em Aracaju/SE.

**SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO
PISO SALARIAL**

CLÁUSULA TERCEIRA - DOS SALÁRIOS DOS TRABALHADORES NAS EMPRESAS

Fica acordado que os salários dos empregados beneficiários, das empresas que exploram os serviços acima mencionados, serão reajustados em 4,61 % (quatro vírgula e sessenta e um por cento), a partir de 1º de Janeiro de 2019, passando estes pisos a vigorar com os seguintes valores: para MOTORISTA DE CARRO PEQUENO (carro de passeio e pick-up até 5 passageiros), praticado no mês de Janeiro de 2018 de R\$ 1.121,82 (um mil, cento e vinte e um reais e oitenta e dois centavos), para 1.173,54 (um mil, cento e setenta e três reais e cinquenta e quatro centavos). Para o MOTORISTA DE CARROS UTILITÁRIOS (tipo Kombi, Topo, Van) de para R\$ 1.337,15 (um mil, trezentos e trinta e sete reais e quinze centavos), para R\$ 1.398,80 (um mil, trezentos e noventa e oito reais e oitenta centavos) para MOTORISTA DE ÔNIBUS o valor passa de R\$ 1.528,15 (um mil, quinhentos e vinte e oito reais e quinze centavos) para R\$ 1.598,60 (um mil, quinhentos e noventa e oito reais e sessenta centavos).

Parágrafo Primeiro: Fica estabelecido, que o percentual de reajuste concedido e indicado no "caput" da cláusula quinta, será extensiva a todos os empregados BENEFICIÁRIOS do presente Acordo Coletivo de Trabalho, mesmo para aqueles que não possuem pisos salariais fixados, salvo os trabalhadores regidos pelo salário mínimo, que terão como base o valor estipulado pelo índice de reajuste do governo federal.

PAGAMENTO DE SALÁRIO – FORMAS E PRAZOS

CLÁUSULA QUARTA - DO PRAZO DE PAGAMENTO DOS SALÁRIOS DOS EMPREGADOS E DESCONTOS

Figura 49. Acordo coletivo utilizado como referência para o Sergipe.

Fonte: Arquivo completo disponível em:

<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR003655/201>

8.3. Dados coletados

Tabela 30. Preços dos veículos obtidos na Tabela FIPE.

Fabricante	VW	SCANIA	VOLVO	VOLVO	M. BENZ
Modelo	Constellation 24.280	R440	FH 540	FH 460	ACTROS 2651
Zero km	257279,00	453579,00	513648,00	450714,00	440139,00
2018	196786,00	342002,00	396428,00	330554,00	317955,00
2017	183161,00	314788,00	350011,00	293218,00	291852,00
2016	168758,00	303299,00	332573,00	270446,00	268209,00
2015	155788,00	286721,00	-	261869,00	-
2014	136053,00	262566,00	-	222971,00	-
2013	124749,00	242129,00	-	216230,00	-
2012	116173,00	218691,00	-	206116,00	-

Tabela 31. Fontes de informações sobre o piso salarial para cada Unidade da Federação brasileira.

UF	Nome do sindicato/instituição
AC	Sindicato das empresas de logística e transportes de cargas do estado do Acre
AL	Sindicato das empresas de transportes de cargas, logística & distribuidora de mercadorias & produtos no estado de alagoas
AM	Sindicato das empresas de asseio e conservação do estado do Amazonas
BA	Sindicato das empresas de transportes de cargas do estado da Bahia
CE	Sindicato trabalhadores transportes rodoviários do estado do Ceará
DF	Sindicato das empresas de transportadores de cargas - Sindibrás
ES	Sindicato das empresas de transportes de cargas e logística no estado do Espírito Santo
GO	Sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário no Estado de Goiás
MA	Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Maranhão
MG	Sindicato das empresas de transportes de carga do Estado de Minas Gerais
MS	Sindicato das empresas de transporte rodoviário de cargas & logística do estado de Mato Grosso do Sul
MT	Sindicato das Empresas de Transporte de Carga no Estado do Mato Grosso
PA	Sindicato da Industria da Construção do Estado do Pará

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

PB	Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas do Estado da Paraíba
PE	Sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário carga do Recife e da região metropolitana de Pernambuco
PI	SINDICAPI - Sindicato dos Transportadores de Cargas no Estado do Piauí
PR	Sindicato dos trabalhadores em transportes rodoviários do estado do Paraná
RJ	Sindicato das empresas do transporte rodoviário de cargas e logística do Rio de Janeiro
RN	Sintrocern - Sindicato dos trabalhadores em transportes rodoviários de cargas do Rio Grande do Norte
RO	Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Rondônia
RR	Sindicato das empresas de transportes de cargas do estado de Roraima
RS	Sindicato dos empregados em transportes rodoviário de carga seca do Estado do Rio Grande do Sul
SC	Sindicato das empresas de transporte de carga e logística no Estado de Santa Catarina
SE	Sindicato dos trabalhadores em transportes rodoviários de Aracaju
SP	Sindicato das empresas de transporte de cargas de Piracicaba
TO	Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Operadores de Máquinas do Estado do Tocantins

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

Tabela 32. Preços coletados para o estabelecimento do parâmetro de referência do Arla.

Preço (R\$/litro)	Município (UF)
2,20	Campo Grande (MS)
2,90	Campo Grande (MS)
3,75	Campo Grande (MS)
2,45	Cuiabá (MT)
2,50	Cuiabá (MT)
2,90	Porto Velho (RO)
2,50	Porto Velho (RO)
2,78	Porto Velho (RO)
3,79	Florianópolis (SC)
3,99	Florianópolis (SC)
1,70	Belo Horizonte
1,59	Belo Horizonte (MG)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

2,10	Belo Horizonte (MG)
2,55	Rio de Janeiro (RJ)
3,00	Goiânia (GO)
3,20	Goiânia (GO)
2,75	Florianópolis (SC)
2,50	Porto Alegre (RS)
2,35	Porto Alegre (RS)
2,75	Porto Alegre (RS)
3,00	Porto Alegre (RS)
3,40	Porto Alegre (RS)
1,89	Curitiba (PR)
1,69	Curitiba (PR)
1,99	Curitiba (PR)
2,32	São Paulo (SP)
5,00	São Paulo (SP)
3,62	São Paulo (SP)
2,20	Goiânia (GO)
2,50	Brasília (DF)
2,80	Brasília (DF)
3,25	Brasília (DF)
3,25	Manaus (AM)
3,25	Manaus (AM)
1,75	Cuiabá (MT)
2,50	Palmas (TO)
3,15	Palmas (TO)
3,75	Palmas (TO)
3,75	Rio Branco (AC)
2,25	Palmeira das Missões (AL)
2,95	Maceió (AL)
4,25	Cruzeiro do Sul (AC)
3,75	Maceió (AL)
5,00	Sena madureira (AC)
3,00	Aracaju (SE)
2,50	Vitória da Conquista (BA)
3,90	Vitória da Conquista (BA)
4,75	Rio de Janeiro (RJ)
3,45	Rio de Janeiro (RJ)
3,83	Cariacica (ES)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

2,30	Vitória (ES)
3,61	Cariacica (ES)
1,25	Manaus (AM)
2,45	Belém (PA)
2,35	Belém (PA)
1,99	Belém (PA)
5,00	Boa Vista (RR)
4,00	Boa Vista (RR)
3,25	Macapá (AP)
4,00	Macapá (AP)
2,85	Macapá (AP)
2,75	São Luis do Maranhão
1,99	São Luis do Maranhão
2,90	São Luis do Maranhão
4,40	Recife (PE)
4,45	Recife (PE)
3,50	Recife (PE)

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

Tabela 33. Preços coletados junto às lojas especializadas (para pneus do tipo 295/80).

Produto	Preço	Marca	Município (UF)
Pneu direcional	1987,00	Bridgestone (R268)	São Paulo (SP)
Pneu de tração	1987,00	Bridgestone (R268)	São Paulo (SP)
Pneu direcional	1519,90	Pirelli	São Paulo (SP)
Pneu de tração	1711,90	Pirelli	São Paulo (SP)
Pneu direcional	1490,00	Dunlop	Campo Grande/MS
Pneu de tração	1715,00	Dunlop	Campo Grande/MS
Pneu direcional	1799,00	Goodyear	Campo Grande/MS
Pneu de tração	1935,00	Goodyear	Campo Grande/MS
Recapagem	595,00	-	Campo Grande/MS
Pneu direcional	1550,00	Pirelli-fórmula driver	Campo Grande/MT
Pneu de tração	2084,00	Pirelli-fg01	Campo Grande/MT
Pneu direcional	1400,00	Fate-sr200	Campo Grande/MS
Pneu de tração	1499,00	Fate-dr400	Campo Grande/MS
Pneu direcional	1966,00	Bridgestone-r268	Campo Grande/MS
Pneu de tração	2157,00	Bridgestone-n736	Campo Grande/MS

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Recapagem	555,00	-	Campo Grande/MS
Pneu direcional	1690,00	Goodyear	Curitiba/PR
Pneu de tração	1920,00	Goodyear	Curitiba/PR
Pneu direcional	1595,00	Continental	Curitiba-PR
Pneu de tração	1785,00	Continental	Curitiba-PR
Pneu direcional	1815,00	Goodyear KMAX D	São Paulo (SP)
Pneu de tração	2140,00	Goodyear KMAX D	São Paulo (SP)
Recapagem	600,00	-	São Paulo (SP)
Pneu direcional	1490,00	Goodyear AGS	São Paulo (SP)
Pneu de tração	1695,00	Goodyear Steelmark AGD	São Paulo (SP)
Recapagem	500,00	-	São Paulo (SP)
Pneu direcional	1418,62	Continental 152/48M HSR2	São Paulo (SP)
Pneu de tração	1662,86	Continental HD3	São Paulo (SP)
Recapagem	510,00	-	São Paulo (SP)
Pneu direcional	1405,00	Bridgestone	Belo Horizonte (MG)
Pneu de tração	1649,00	Bridgestone	Belo Horizonte (MG)
Pneu direcional	2316,00	Michelin	Linhares (ES)
Pneu de tração	2585,00	Michelin	Linhares (ES)
Pneu direcional	1680,00	Dunlop-sp320	Curitiba-PR
Pneu de tração	1980,00	Dunlop-sp871	Curitiba-PR
Recapagem	550,00	-	Curitiba-PR
Pneu direcional	1960,00	Michelin Xmulti z	Curitiba-PR
Pneu de tração	2200,00	Michelin Xmulti D	Curitiba-PR
Recapagem	620,00	-	Curitiba-PR
Recapagem	580,00	-	Curitiba-PR
Pneu direcional	1752,00	Pirelli	Salvador
Pneu de tração	1597,00	Pirelli	Salvador
Pneu direcional	2100,00	Bridgestone	Salvador (BA)
Pneu de tração	2500,00	Bridgestone	Salvador (BA)
Pneu direcional	1778,00	Goodyear	Salvador (BA)
Pneu de tração	2098,00	Goodyear	Salvador (BA)
Recapagem	550,00	-	Salvador (BA)
Recapagem	480,00	-	Salvador (BA)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Pneu direcional	1970,00	FR88 Pirelli	Cabo de Santo Agostinho (PE)
Pneu de tração	2250,00	TR88 Pirelli	Cabo de Santo Agostinho (PE)
Recapagem	690,00	-	Cabo de Santo Agostinho (PE)
Pneu direcional	1622,00	Kenny	Recife (PE)
Pneu de tração	1820,00	AGP	Recife (PE)
Pneu direcional	1894,00	Pirelli	Recife (PE)
Pneu de tração	2275,00	Pirelli	Recife (PE)
Recapagem	650,00	-	Paulista (PE)
Recapagem	580,00	-	Abreu e Lima (PE)
Recapagem	550,00	-	Guanambi (BA)
Pneu direcional	2020,00	Michelin	Fortaleza (CE)
Pneu de tração	2250,00	Michelin	Fortaleza (CE)
Pneu direcional	1932,00	Kama	São Luis (MA)
Pneu de tração	2280,00	Kama	São Luis (MA)
Pneu direcional	1930,00	Fariston	São Luis (MA)
Pneu de tração	1953,00	Fariston	São Luis (MA)
Pneu direcional	1870,00	Michelin	Codó (MA)
Pneu direcional	1978,00	Michellin	Rondonópolis (MT)
Pneu de tração	2200,00	Michellin	Rondonópolis (MT)
Recapagem	639,50	-	São Luis (MA)
Pneu direcional	1893,00	Bridgestone	Santa Inês (MA)
Pneu de tração	1946,00	Bridgestone	Santa Inês (MA)
Recapagem	704,00	-	Santa Inês (MA)
Recapagem	625,00	-	Pinheiro (MA)
Recapagem	550,00	-	Rondonópolis (MT)
Pneu direcional	1860,00	Goodyear	Cuiabá-MT
Pneu de tração	2190,00	Goodyear	Cuiabá-MT
Pneu direcional	1850,00	Bridgestone	Cuiabá (MT)
Pneu de tração	2030,00	Bridgestone	Cuiabá (MT)
Recapagem	650,00	-	Cuiabá (MT)
Pneu direcional	1406,00	Fate	Cuiabá (MT)
Pneu de tração	1505,00	Fati	Cuiabá (MT)
Pneu direcional	1590,00	Fate-sr200	Cuiabá (MT)
Pneu de tração	1760,00	Fate-br400	Cuiabá (MT)
Recapagem	600,00	-	Cuiabá (MT)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Pneu direcional	2015,00	Michelin X Multi Z	Juiz de Fora (MG)
Pneu de tração	2250,00	Michelin X Multi D	Juiz de Fora (MG)
Recapagem	559,00	-	Juiz de Fora (MG)
Recapagem	610,00	-	Cuiabá (MT)
Pneu direcional	1795,00	Pirelli-fr01	Porto Alegre (RS)
Pneu direcional	2020,00	Multi-z Michelin	Porto Alegre (RS)
Pneu de tração	2060,00	Pirelli-Tr01	Porto Alegre (RS)
Pneu de tração	2260,00	Multi-z Michelin	Porto Alegre (RS)
Recapagem	590,00	-	Porto Alegre (RS)
Recapagem	500,00	-	Porto Alegre (RS)
Pneu direcional	2047,00	Pirelli	Lagarto (SE)
Pneu de tração	2227,00	Pirelli	Lagarto (SE)
Pneu direcional	1580,00	Pirelli-formula driver II	Porto Alegre (RS)
Pneu de tração	1970,00	Pirelli-track II	Porto Alegre (RS)
Recapagem	576,00	-	Porto Alegre (RS)
Recapagem	550,00	-	Nossa Sra. do Socorro (SE)
Pneu direcional	2205,00	Good Year	Aracaju (SE)
Pneu de tração	2600,00	Good Year	Aracaju (SE)
Recapagem	600,00	-	Aracaju (SE)
Pneu direcional	1700,00	Firestone	Cuiabá (MT)
Pneu de tração	1860,00	Firestone	Cuiabá (MT)
Pneu direcional	2140,00	Michelin X Multi Z	Ubá (MG)
Pneu de tração	2390,00	Michelin X Multi D	Ubá (MG)
Recapagem	550,00	-	Ubá (MG)
Pneu direcional	1558,54	Pirelli Formula Driver II	Porto Alegre (RS)
Pneu de tração	2182,44	Pirelli FG01 Plus	Porto Alegre (RS)
Recapagem	693,00	-	Porto Alegre (RS)
Pneu direcional	1348,00	Pirelli	Goiânia (GO)
Pneu de tração	1764,00	Pirelli	Goiânia (GO)
Recapagem	731,00	-	Goiânia (GO)
Pneu direcional	1583,79	Continental Hsc1	Serra (ES)
Pneu de tração	1793,05	Continental Hybrid Hd3	Serra (ES)
Pneu direcional	1740,00	Continental	Goiânia (GO)
Pneu de tração	1920,00	Continental	Goiânia (GO)
Pneu direcional	1680,00	Altura	Goiânia (GO)
Recapagem	580,00	-	Goiânia (GO)
Pneu direcional	1950,00	Dunlop	Maceió (AL)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Pneu de tração	2237,00	Dunlop	Maceió (AL)
Recapagem	640,00	-	Maceió (AL)
Pneu direcional	1525,00	Dunlop	Goiânia (GO)
Pneu de tração	1756,00	Dunlop	Goiânia (GO)
Recapagem	600,00	-	Goiânia (GO)
Pneu direcional	1900,00	KMAX goodyear	Maceió (AL)
Pneu de tração	2200,00	KMAX goodyear	Maceió (AL)
Pneu direcional	2100,00	Michelin	Maceió (AL)
Pneu de tração	2500,00	Michelin	Maceió (AL)
Recapagem	600,00	-	Maceió (AL)
Pneu direcional	1475,00	Pirelli	Brasília (DF)
Pneu direcional	1690,00	Goodyear Kmax S	São Paulo (SP)
Pneu de tração	1949,90	Goodyear Kmax D	São Paulo (SP)
Pneu direcional	2023,94	Dunlop Sp361	Domingos Martins (ES)
Pneu de tração	2100,00	Dulop Sp871	Domingos Martins (ES)
Pneu direcional	1680,00	Goodyear	Brasília (DF)
Pneu de tração	2100,00	Goodyear	Brasília (DF)
Recapagem	595,00	-	Brasília (DF)
Pneu direcional	1532,00	Continental-htr1	Curitiba (PR)
Pneu de tração	1680,00	Continental-Hdc	Curitiba (PR)
Recapagem	620,00	-	Curitiba (PR)
Pneu direcional	1650,00	Continental	Curitiba (PR)
Pneu de tração	1750,00	Continental	Curitiba (PR)
Pneu direcional	1650,00	Magnum	Parnamirim (RN)
Pneu de tração	1730,00	Magnum	Parnamirim (RN)
Recapagem	560,00	-	Parnamirim (RN)
Pneu direcional	2073,00	Bridgestone	Parnamirim (RN)
Pneu de tração	2340,00	Bridgestone	Parnamirim (RN)
Recapagem	599,00	-	Parnamirim (RN)
Pneu direcional	1860,00	Continental	Parnamirim (RN)
Pneu de tração	1950,00	Continental	Parnamirim (RN)
Recapagem	590,00	-	Parnamirim (RN)
Recapagem	558,00	-	Florianópolis (SC)
Pneu direcional	1470,00	Dunlop-sp320	Florianópolis (SC)
Pneu de tração	1690,00	Dunlop-sp871	Florianópolis (SC)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Pneu direcional	1600,00	Continetal-hs3	São Francisco do Sul-SC
Pneu de tração	1720,00	Continental-hd3	São Francisco do Sul-SC
Recapagem	550,00	-	São Francisco do Sul-SC
Pneu direcional	1410,00	Fate	Brasília (DF)
Pneu de tração	1505,00	Fate	Brasília (DF)
Recapagem	580,00	-	Brasília (DF)
Pneu direcional	1938,00	Goodyear	Rondonópolis - MT
Pneu de tração	2268,00	Goodyear	Rondonópolis - MT
Recapagem	650,00	-	Maceió (AL)
Recapagem	550,00	-	Campina Grande (PB)
Pneu direcional	1850,00	Pirelli	Bayeux (PB)
Pneu de tração	2130,00	Pirelli	Bayeux (PB)
Recapagem	550,00	-	Bayeux (PB)
Pneu direcional	1520,00	Goodyear	João Pessoa (PB)
Pneu de tração	1730,00	Goodyear	João Pessoa (PB)
Recapagem	570,00	-	João Pessoa (PB)
Pneu direcional	1330,00	JK	Boa Vista (RR)
Pneu de tração	1400,00	JK	Boa Vista (RR)
Pneu direcional	2060,00	Michelin	Boa Vista (RR)
Pneu de tração	2346,00	Michelin	Boa Vista (RR)
Pneu direcional	1590,00	Sylon	Campina Grande (PB)
Pneu de tração	1820,00	Sylon	Campina Grande (PB)
Pneu direcional	1325,00	JK	Boa Vista (RR)
Pneu de tração	1375,00	JK	Boa Vista (RR)
Recapagem	690,00	-	Macapá (AP)
Pneu direcional	1750,00	Bridgestone-L268	Curitiba (PR)
Pneu de tração	1850,00	Bridgestone-M736	Curitiba (PR)
Recapagem	550,00	-	Curitiba (PR)
Pneu direcional	1990,00	Pirelli	Rio Branco (AC)
Pneu de tração	2770,00	Pirelli	Rio Branco (AC)
Pneu direcional	2070,00	Bridgestone	Rio Branco (AC)
Pneu de tração	2200,00	Bridgestone	Rio Branco (AC)
Recapagem	650,00	-	Rio Branco (AC)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Pneu direcional	1950,00	Firestone	Rio Branco (AC)
Pneu de tração	2090,00	Firestone	Rio Branco (AC)
Pneu direcional	1820,00	Fate	Macapá (AP)
Pneu de tração	1820,00	fate	Macapá (AP)
Recapagem	650,00	-	Macapá (AP)
Pneu direcional	1990,00	Pirelli	Rio Branco (AC)
Pneu de tração	2750,00	Pirelli	Rio Branco (AC)
Recapagem	575,00	-	Rio Branco (AC)
Pneu direcional	1800,00	Goodyear	Santana (AP)
Pneu de tração	2106,00	Goodyear	Santana (AP)
Pneu direcional	2130,00	Goodyear	Teresina (PI)
Pneu de tração	2350,00	Goodyear	Teresina (PI)
Recapagem	620,00	-	Teresina (PI)
Pneu direcional	2080,00	Michelin	Teresina (PI)
Pneu de tração	2350,00	Michelin	Teresina (PI)
Recapagem	600,00	-	Teresina (PI)
Pneu direcional	2050,00	Michelin	Parnaíba (PI)
Pneu de tração	2350,00	Michelin	Parnaíba (PI)
Recapagem	630,00	-	Parnaíba (PI)
Pneu direcional	1800,00	Goodyear G386	Rio de Janeiro (RJ)
Pneu de tração	2100,00	Goodyear	Rio de Janeiro (RJ)
Pneu direcional	2157,44	Formula	Fortaleza (CE)
Pneu de tração	2404,00	Formula	Fortaleza (CE)
Recapagem	600,00	-	Fortaleza (CE)
Pneu direcional	1931,21	Good Year	Fortaleza (CE)
Pneu de tração	2279,54	Good Year	Fortaleza (CE)
Recapagem	600,00	-	Eusébio (CE)
Recapagem	675,00	-	Eusébio (CE)
Recapagem	600,00	-	Fortaleza (CE)
Pneu direcional	1757,50	Dunlop	Belém (PA)
Pneu de tração	1852,50	Dunlop	Belém (PA)
Recapagem	600,00	-	Ananindeua (PA)
Recapagem	620,00	-	Manaus (AM)
Pneu direcional	1129,00	Westlake	Manaus (AM)
Pneu de tração	1176,00	Westlake	Manaus (AM)
Pneu direcional	1760,00	Firestone	Palmas (TO)
Pneu de tração	2200,00	Bridgestone	Palmas (TO)
Recapagem	546,00	-	Palmas (TO)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Recapagem	550,00	-	Manaus (AM)
Pneu direcional	1900,00	Bridgestone	Palmas (TO)
Pneu de tração	1790,00	Dayton	Palmas (TO)
Recapagem	550,00	-	Palmas (TO)
Pneu direcional	1672,00	Continental	Palmas (TO)
Pneu de tração	1764,00	Continental	Palmas (TO)
Pneu direcional	1350,00	Continental	Manaus (AM)
Pneu de tração	1650,00	Continental	Manaus (AM)
Recapagem	650,00	-	Manaus (AM)
Pneu direcional	1448,00	General (Continental)	Palmas (TO)
Pneu direcional	1510,00	Dunlop	Palmas (TO)
Pneu de tração	1740,00	Dunlop	Palmas (TO)
Pneu direcional	1840,00	Pirelli	Cariacica (ES)
Pneu de tração	2050,00	Pirelli	Cariacica (ES)
Recapagem	530,00	-	Cariacica (ES)
Pneu direcional	1246,00	Dayton	Manaus (AM)
Pneu de tração	1377,00	Dayton	Manaus (AM)
Recapagem	550,00	-	Manaus (AM)
Recapagem	550,00	-	Santos (SP)
Pneu direcional	1589,00	Pirelli	Porto Velho (RO)
Pneu de tração	2125,00	Pirelli	Porto Velho (RO)
Recapagem	680,00	-	Porto Velho (RO)
Recapagem	680,00	-	Boa Vista (RR)
Pneu direcional	1950,00	Michellin	Porto Velho (RO)
Pneu de tração	2200,00	Michellin	Porto Velho (RO)
Pneu direcional	1815,00	Goodyear Kmax S	Petrópolis (RJ)
Pneu de tração	2240,00	Goodyear Kmax D	Petrópolis (RJ)
Pneu direcional	1669,90	Pirelli	Vila Redonda (RJ)
Pneu de tração	1819,90	Pirelli	Vila Redonda (RJ)
Recapagem	645,00	-	Vila Redonda (RJ)
Recapagem	550,00	-	Itaquari (ES)
Pneu direcional	1400,00	-	Ariquemes (RO)
Pneu de tração	1500,00	-	Ariquemes (RO)
Recapagem	650,00	-	Ariquemes (RO)
Pneu direcional	1960,00	Michelin	Águas Clara (DF)
Pneu de tração	2290,00	Michelin	Águas Clara (DF)
Recapagem	570,00	-	Águas Clara (DF)
Pneu direcional	1650,00	Pirelli	Santos (SP)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Pneu de tração	1850,00	Pirelli	Santos (SP)
Recapagem	540,00	-	Santos (SP)
Pneu direcional	1417,00	Dayton	Macapá (AP)
Pneu de tração	1533,00	Dayton	Macapá (AP)
Pneu direcional	1590,00	Dayton	Belém
Pneu de tração	1708,00	Dayton	Belém
Recapagem	578,00	-	Belém
Pneu direcional	1890,00	Bridgestone	Belém (PA)
Pneu de tração	2070,00	Bridgestone	Belém (PA)
Recapagem	600,00	-	Belém (PA)
Pneu direcional	1500,00	Kelly	Belém (PA)
Pneu de tração	1650,00	Steelmark	Belém (PA)
Recapagem	600,00	-	Belém (PA)
Pneu direcional	1900,00	Goodyear	Belém (PA)
Pneu de tração	2200,00	Goodyear	Belém (PA)

Fonte: ESALQ-LOG (2019), baseado em dados do levantamento de preços.

Tabela 34. Preços coletados junto às lojas especializadas.

Tipo do óleo	Preço (R\$/litro)	Marca e especificações	Município (UF)
Motor	10,70	15W40, Lubrax	Campo Grande (MS)
Motor	12,31	15W40	Campo Grande (MS)
Motor	20,00	15W40	Campo Grande (MS)
Motor	11,75	Shell, 15W40	Cuiabá (MT)
Motor	15,00	Ford, 15W40	Cuiabá (MT)
Motor	21,80	Mobil. Valor com pgto a prazo.	Fortaleza CE
Motor	21,80	Shell. Valor com pgto a prazo.	Fortaleza CE
Motor	11,50	Ipiranga, 15w40	Porto Velho (RO)
Motor	10,50	FonteLub, 15w40	Porto Velho (RO)
Motor	18,00	Mobil. Pgto à vista.	Fortaleza CE
Motor	18,00	Shell. Pagto à vista.	Fortaleza CE
Motor	13,00	shell, 15w40	Porto Velho (RO)
Motor	26,00	Castrol. Preço a Granel.	Fortaleza CE
Motor	17,00	Mobil. Preço a Granel.	Frotaleza CE

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Motor	17,00	Shell. Preço a Granel.	Fortaleza CE
Motor	32,00	Castrol. Preço do óleo embalado.	Fortaleza CE
Motor	27,00	Mobil. Preço do óleo embalado.	Fortaleza CE
Motor	30,00	Lion. Embalado.	Fortaleza CE
Motor	18,90	15W 40 Shell Rimula	Florianópolis (SC)
Motor	21,00	15W 40 Lubrax	Florianópolis (SC)
Motor	20,00	Petronas 15W 40	Florianópolis (SC)
Motor	17,90	15W 40 Shell	Florianópolis (SC)
Motor	19,90	Mobil 15W 40	Florianópolis (SC)
Motor	23,90	Top-Turbo Lubrax 15W 40	Florianópolis (SC)
Motor	21,90	15W 40 Shell Rimula	Florianópolis (SC)
Motor	18,90	15W 40 S.A Turbo	Florianópolis (SC)
Motor	22,90	Top Turbo 15W 40	Florianópolis (SC)
Motor	17,18	Ipiranga 15W 40	Florianópolis (SC)
Motor	22,70	Valvoline	Natal (RN)
Motor	22,00	Motul	Natal (RN)
Motor	18,00	Avoline	Natal (RN)
Motor	20,00	Motuflex	Natal (RN)
Motor	10,50	15w40 da Poly Petro	Belo Horizonte
Motor	16,00	Madson	Patos (PB)
Motor	15,87	15w40 da Lubrax	Belo Horizonte
Motor	8,80	15w40	Belo Horizonte
Motor	17,50	Lubrax	João Pessoa (PB)
Motor	20,00	Mobil	João Pessoa (PB)
Motor	8,82	Óleo 15w40 da Poly Petro	Belo Horizonte (MG)
Motor	20,00	Óleo de motor 15w40 da Havoline	Rio de Janeiro (RJ)
Motor	17,90	Óleo do motor 15w40 da Petrobras	Rio de Janeiro (RJ)
Motor	9,55	Óleo de motor 15w40 da Multilub	Rio de Janeiro (RJ)
Motor	17,00	Óleo de câmbio 15w40 da Petrobras	Goiânia (GO)
Motor	9,35	Elaion	Goiânia (GO)
Motor	24,90	Lubrax Top Turbo 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	11,40	Lubrax 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	30,00	15W 40 Ipiranga	Porto Alegre (RS)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Motor	13,00	Multilub 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	17,10	Lubrax Top Turbo 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	8,45	VRlub 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	10,45	Ingrax 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	12,95	Total 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	10,99	Lubrax 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	24,90	Shell Rimula R3 extra 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	20,00	Shell Rimula R3 Multi 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	29,90	Shell Rimula RP4 15W 40	Porto Alegre (RS)
Motor	30,00	Mobil 15W 40	Curitiba (PR)
Motor	17,00	Lubrax 15W 40	Curitiba (PR)
Motor	14,99	Ipiranga 15W 40	Curitiba (PR)
Motor	24,90	Shell Rimula 15W 40	Curitiba (PR)
Motor	18,00	Lubrax Top Turbo 15W 40	Curitiba (PR)
Motor	32,00	Shell Rimula 15W 40	Curitiba (PR)
Motor	11,57	Lubrax TecTurbo 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	20,00	Lubrax TopTurbo 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	19,00	Lubrax extra turbo 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	20,00	Ipiranga 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	16,90	Lubrax 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	12,00	Óleo de motor da Lubrax	Goiania
Motor	10,30	Óleo de motor 15w40 da Lubrimotors	Brasília (DF)
Motor	14,95	Óleo de motor 15w40 da Urania	Brasília (DF)
Motor	12,00	Óleo de motor 15w40 da Lubrax	Brasília (DF)
Motor	15,00	Shell rimola 15W 40	Manaus (AM)
Motor	15,00	Shell Rimola 15W 40	Manaus (AM)
Motor	14,25	Shell Rimola 15W 40	Manaus (AM)
Motor	22,00	Ipiranga 15W 40	Manaus (AM)
Motor	13,75	Ipiranga 15W 40	Manaus (AM)
Motor	13,00	Mobil 15W 40	Manaus (AM)
Motor	13,00	Shell 15W 40	Manaus (AM)
Motor	14,00	15w40	Cuiabá (MT)
Motor	12,50	ipiranga, 15w40	Palmas (TO)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Motor	12,50	ipiranga 15w40	Palmas (TO)
Motor	8,25	15w40, mult lub	Palmas (TO)
Motor	21,00	Ipiranga	Recife (PE)
Motor	13,00	15w40	Rio Branco (AC)
Motor	9,85	GT 15w40	Rio Branco (AC)
Motor	9,50	GT 15w40	Rio Branco (AC)
Motor	17,00	Brutus	Palmeira dos Índios (AL)
Motor	14,95	Petronas	Maceió (AL)
Motor	19,00	Lubrax	Maceió (AL)
Motor	17,00	Urania	Maceió (AL)
Motor	14,00	Lubrax	Aracaju (SE)
Motor	18,00	Ipiranga	Aracaju (SE)
Motor	15,00	Petrobrás	Aracaju (SE)
Motor	17,00	Lubrax	Vitória da Conquista (BA)
Motor	26,00	Lubrax	Salvador (BA)
Motor	24,00	Shell	Vitória da Conquista (BA)
Motor	13,10	Lubrax Extra Turbo 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	12,60	Mobil 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	25,00	Texaco 15W 40	São Paulo (SP)
Motor	11,97	Óleo de motor 15w40 da Motul	Vitória (ES)
Motor	12,25	Óleo de motor 15w40 da Texaco	Vitória (ES)
Motor	11,85	Óleo de motor 15w40 da Petronas	Serra (ES)
Motor	13,00	15w40 da Mobil	Manaus (AM)
Motor	29,90	15w40 semi-sintético da Ipiranga	Belém (PA)
Motor	16,97	15w40 Ipiranga	Belém (PA)
Motor	11,45	15w40 da Petronas	Belém (PA)
Motor	20,00	15w40 da Mobil	Boa Vista (RR)
Motor	14,98	15w40 da Texaco	Macapá (AP)
Motor	20,00	Castro 15W 40	São Luis do Maranhão
Motor	15,00	Castrol 15W 40	São Luis do Maranhão
Motor	15,40	Texaco	Macapá (AP)
Motor	23,00	Petronas	São Luis do Maranhão

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Motor	25,00	Petrobrás Top Turbo 15W40	São Luis do Maranhão
Motor	10,40	Dunlop 15W40	São Luis do Maranhão
Motor	12,95	Lubrax 15W40	São Luis do Maranhão
Motor	13,90	Petronas Urania 15W40	São Luis do Maranhão
Motor	11,25	Ipiranga 15W40	São Luis do Maranhão
Câmbio	10,25	80W, Lubrax	Campo Grande (MS)
Câmbio	14,45	80W	Campo Grande (MS)
Câmbio	19,00	80W	Campo Grande (MS)
Câmbio	16,30	Shell, 80W	Cuiabá (MT)
Câmbio	17,00	Ford, 80W	Cuiabá (MT)
Câmbio	17,50	Ipiranga, 80W	Porto Velho (RO)
Câmbio	10,50	Uni, 80w	Porto Velho (RO)
Câmbio	22,00	GLA. Pgto à vista.	Fortaleza CE
Câmbio	20,00	shell 80w	Porto Velho (RO)
Câmbio	30,00	Tutela. Preço do óleo embalado.	Fortaleza CE
Câmbio	25,00	80 W	Florianópolis (SC)
Câmbio	26,00	80W 90 Lubrax	Florianópolis (SC)
Câmbio	24,90		Florianópolis (SC)
Câmbio	20,00	80 W Radnaq	Florianópolis (SC)
Câmbio	28,90	80W	Florianópolis (SC)
Câmbio	22,68	Lubrax	Natal (RN)
Câmbio	12,00	Dulub	Natal (RN)
Câmbio	16,00	Madson	Patos (PB)
Câmbio	14,50	óleo de motor 80w	Belo Horizonte
Câmbio	21,00	Mobil	João Pessoa (PB)
Câmbio	12,15	Óleo de câmbio 80w	Belo Horizonte
Câmbio	9,00	Óleo de câmbio 80w da Poly Petro	Belo Horizonte (MG)
Câmbio	25,00	Óleo de câmbio 80w da multiflex	Rio de Janeiro (RJ)
Câmbio	20,00	Óleo de câmbio 80w da Petrobras	Rio de Janeiro (RJ)
Câmbio	18,50	Óleo de câmbio 80w da Lubrax	Rio de Janeiro (RJ)
Câmbio	20,00	Óleo de câmbio 80w da Petrobras	Goiânia (GO)
Câmbio	12,80	Lubrax 80W	Porto Alegre (RS)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Câmbio	11,90	Repsol 80W	Porto Alegre (RS)
Câmbio	16,80	Lubrax 80W	Porto Alegre (RS)
Câmbio	9,45	Maxon 80W	Porto Alegre (RS)
Câmbio	21,00	Ipiranga 80W	Curitiba (PR)
Câmbio	32,00	Shell Spirax 80W	Curitiba (PR)
Câmbio	13,00	Lubrax 80W	Curitiba (PR)
Câmbio	11,25	80 W	São Paulo (SP)
Câmbio	20,00	Grena 80W	São Paulo (SP)
Câmbio	22,00	Ipiranga 80W	São Paulo (SP)
Câmbio	14,90	Lubrax 80W	São Paulo (SP)
Câmbio	18,00	Óleo de câmbio 80w da Lubrax	Goiânia (GO)
Câmbio	13,00	Óleo de câmbio 80w da Petronas	Goiânia (GO)
Câmbio	10,50	Óleo de câmbio 80w da Lubrimotors	Brasília (DF)
Câmbio	24,00	Óleo de câmbio 80w da Maxon	Brasília (DF)
Câmbio	14,00	Óleo de câmbio 80w da lubrax	Brasília (DF)
Câmbio	20,00	Havoline 80W	Manaus (AM)
Câmbio	13,00	Lubrax 80W	Manaus (AM)
Câmbio	23,00	Ipiranga 80W	Manaus (AM)
Câmbio	16,00	Texaco 80W	Manaus (AM)
Câmbio	15,00	80w	cuiabá (MT)
Câmbio	16,00	petrobras 80w	Palmas (TO)
Câmbio	20,00	80w	Palmas (TO)
Câmbio	14,00	80w	Palmas (TO)
Câmbio	22,00	80w	Rio Branco (AC)
Câmbio	9,50	GT 80w	Rio Branco (AC)
Câmbio	9,50	GT 80w	Rio Branco (AC)
Câmbio	25,00	APS	Palmeiras das Missões (AL)
Câmbio	17,50	Lubrax	Maceió (AL)
Câmbio	25,00	Lubrax	
Câmbio	18,00	Urania	Maceió (AL)
Câmbio	20,00	GT	Aracaju (SE)
Câmbio	20,00	Ipiranga	Aracaju (SE)
Câmbio	20,00	Petrobrás	Aracaju (SE)

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Câmbio	19,00	Lubrax	Vitória da Conquista (BA)
Câmbio	20,00	Lubrax	Salvador (BA)
Câmbio	17,50	Ipiranga	Vitória da Conquista (BA)
Câmbio	19,50	Petrona 80W	São Paulo (SP)
Câmbio	19,80	Lubrax 80W	São Paulo (SP)
Câmbio	10,37	Óleo de câmbio 80w da Lubrioil	Vitória (ES)
Câmbio	14,75	Óleo de câmbio 80w da Texaco	Vitória (ES)
Câmbio	13,75	Óleo de câmbio 80w da Petronas	Serra (ES)
Câmbio	16,00	80w da Texaco	Manaus (AM)
Câmbio	26,50	80w da Ipiranga	Belém (PA)
Câmbio	21,60	80w Ipiranga	Belém (PA)
Câmbio	11,45	80w da Lubrax	Belém (PA)
Câmbio	18,00	80w da Carter	Boa Vista (RR)
Câmbio	18,00	80w da Texaco	Macapá (AP)
Câmbio	15,50	15w40 Elaion	Macapá (AP)
Câmbio	16,00	80w Havoline	Macapá (AP)
Câmbio	25,00	Petronas 80W	São Luis do Maranhão
Câmbio	17,65	Texaco	Macapá (AP)
Câmbio	20,00	Petronas 80W	São Luis do Maranhão
Câmbio	11,00	Maxon 80W	São Luis do Maranhão
Câmbio	16,00	Petronas 80W	São Luis do Maranhão
Câmbio	12,00	Dunlop 80W	São Luis do Maranhão

Fonte: ESALQ-LOG (2019).

8.4. Estatísticas de emplacamento dos veículos

Tabela 35. Categoria Semi-Leve: 10 Modelos mais Emplacados em 2018.

	Fabricante	Modelo	2018	%	%Acum
1	M. BENZ	SPRINTER 415	1.545	33,82%	33,82%
2	FORD	F350	1.043	22,83%	56,65%
3	M. BENZ	SPRINTER 515	778	17,03%	73,69%
4	VW	6.160	695	15,21%	88,90%
5	IVECO	DAILY 55C17	216	4,73%	93,63%
6	IVECO	DAILY 40S14	128	2,80%	96,43%
7	VW	5.150	126	2,76%	99,19%
8	VW	4.150	21	0,46%	99,65%
9	IVECO	DAILY 45S17	12	0,26%	99,91%
10	M. BENZ	SPRINTER 413	3	0,07%	99,98%
	Outros		1	0,02%	100,00%
Total			4.568	100,00%	

Tabela 36. Categoria Leve: 10 Modelos mais Emplacados em 2018.

	Fabricante	Modelo	2018	%	%Acum
1	VW	Delivery 9.170	2.030	17,60%	17,60%
2	M. BENZ	ACCELO 1016	2.007	17,40%	34,99%
3	M. BENZ	ACCELO 815	1.825	15,82%	50,81%
4	FORD	CARGO 816	1.696	14,70%	65,51%
5	FORD	F4000	1.346	11,67%	77,18%
6	VW	8.160	999	8,66%	85,84%
7	VW	10.160	917	7,95%	93,79%
8	IVECO	DAILY 70C17	226	1,96%	95,74%
9	VW	9.160	201	1,74%	97,49%
10	M. BENZ	ACCELO 915	160	1,39%	98,87%
	Outros		130	1,13%	100,00%
Total			11.537	100,00%	

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 37. Categoria Médio: 10 Modelos mais Emplacados em 2018.

	Fabricante	Modelo	2018	%	%Acum
1	VW	Delivery 11.180	2.581	39,95%	39,95%
2	FORD	CARGO 1119	1.257	19,46%	59,41%
3	VW	Constellation 13190	596	9,23%	68,64%
4	M. BENZ	ATEGO 1419	515	7,97%	76,61%
5	M. BENZ	ACCELO 1316	493	7,63%	84,24%
6	FORD	CARGO 1419	474	7,34%	91,58%
7	VW	13.160	327	5,06%	96,64%
8	VW	13.180	112	1,73%	98,37%
9	M. BENZ	1418	77	1,19%	99,57%
10	VW	15.210	28	0,43%	100,00%
Total			6.460	100,00%	

Tabela 38. Categoria Semi-Pesado: 10 Modelos mais Emplacados em 2018.

	Fabricante	Modelo	2018	%	%Acum
1	VW	Constellation 24.280	2.917	15,33%	15,33%
2	M. BENZ	ATEGO 2426	1.626	8,55%	23,88%
3	M. BENZ	ATEGO 1719	1.297	6,82%	30,70%
4	VW	Constellation 15.190	1.027	5,40%	36,10%
5	VW	Constellation 17.230	945	4,97%	41,07%
6	VOLVO	VM 270	909	4,78%	45,84%
7	VW	Constellation 17.190	745	3,92%	49,76%
8	M. BENZ	ATEGO 3030	735	3,86%	53,62%
9	M. BENZ	ATEGO 2430	634	3,33%	56,96%
10	FORD	CARGO 1723	589	3,10%	60,05%
	Outros		7.599	39,95%	100,00%
Total			19.023	100,00%	

Tabela 39. Categoria Pesado: 10 Modelos mais Emplacados em 2018.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

	Fabricante	Modelo	2018	%	%Acum
1	SCANIA	R440	4.492	12,92%	12,92%
2	VOLVO	FH 540	4.188	12,05%	24,97%
3	VOLVO	FH 460	3.195	9,19%	34,16%
4	M. BENZ	ACTROS 2651	3.058	8,80%	42,95%
5	DAF	XF105	2.054	5,91%	48,86%
6	M. BENZ	ACTROS 2546	1.293	3,72%	52,58%
7	M. BENZ	AXOR 3344	950	2,73%	55,31%
8	M. BENZ	AXOR 2544	913	2,63%	57,94%
9	SCANIA	R480	854	2,46%	60,40%
10	VW	25.420	820	2,36%	62,75%
	Outros		12.949	37,25%	100,00%
Total			34.766	100,00%	

8.5. Dados levantados para o cálculo do IPVA e do licenciamento dos veículos

Estado	IPVA (%)	Licenciamento (R\$)
RS	1,00	78,69
SC	1,00	119,00
PR	1,00	86,50
SP	1,50	90,00
RJ	1,00	202,55
ES	1,00	194,50
MG	3,00	102,41
MS	1,50	148,87
GO	1,25	193,00
MT	1,00	125,06
TO	1,25	64,18
MA	1,00	85,00
PA	1,00	
AP	1,50	77,38
RR	2,00	86,00
AM	1,50	62,00
AC	1,00	118,30
RO	1,00	168,00

BA	1,00	119,83
PI	1,00	81,00
CE	1,00	127,82
RN	1,00	90,00
PB	1,00	149,25
PE	1,00	100,24
AL	1,00	109,00
SE	1,00	127,00
DF	1,00	72,00

8.6. Nota Técnica sobre o tratamento de dados dos resultados do questionário

A aplicação do instrumento do questionário foi desenvolvida em duas etapas. Primeiramente, foi estruturado um questionário piloto aplicado fisicamente durante o Ciclo de Reuniões com os embarcadores, transportadoras, cooperativas e motoristas autônomos objetivando calibrar as perguntas dos questionários. Na sequência, foi estruturado uma segunda versão de questionário, mais robusta e com uma quantidade maior de questões para ser aplicada eletronicamente. Tal versão foi divulgada pela ANTT e ESALQ-LOG nas suas páginas de internet, bem como, foi disparado um e-mail para todos os cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

As repostas obtidas durante a fase piloto foram cadastradas na versão eletrônica de forma a compor toda a amostra coletada de dados. Durante as reuniões presenciais, foram coletados dados das empresas para cadastramento de resposta no questionário eletrônico.

Conforme destacado no Seção 6.1 do Relatório do Produto 5 (“Definição da metodologia do tratamento dos dados a serem utilizados no cálculo do frete”), as respostas do questionário foram tratadas usando a análise de distribuição não-paramétrica de intervalos interquartílicos (*boxplot*). A partir desse método, define-se o limite superior $LS = Q_3 + 1,5 (Q_3 - Q_1)$ e o limite inferior $LI = Q_1 - 1,5 (Q_3 - Q_1)$ e classifica-se como *outliers* (informações descartadas para compor os indicadores) os valores situados fora desse intervalo.

A estatística descritiva de cada parâmetro utilizado no modelo de custo de transporte pode ser visualizada na Seção 2 deste relatório (“Pesquisa de preços dos insumos e definição dos parâmetros do modelo de custo de transporte”).

8.7. Informações utilizadas para as regressões do cálculo da vida útil

Tabela 40. Custo de Manutenção (R\$/km) em função da idade do veículo

IDADE (ANOS)	CUSTO DE MANUTENÇÃO (R\$/KM)
3	0,22226
4	0,25710
8	0,17058
10	0,18352
11	0,21438
12	0,17314
14	0,27626
16	0,26042
18	0,30654
23	0,27083
26	0,17917
28	0,19697
29	0,20000

Tabela 41. Rendimento do consumo de combustível (km/l) em função da idade do veículo

IDADE (ANOS)	RENDIMENTO DE CONSUMO (KM/L)
1	2,486
2	2,333
3	2,402
4	2,122
5	2,360
6	2,058
7	2,296
8	2,195
9	2,090
10	2,097

11	2,094
12	1,990
13	2,200
14	2,175
15	2,063
17	1,900
18	2,017
19	1,980
20	1,980
21	2,033
23	2,100
24	1,800
25	2,000

8.8. Forma de obtenção das cotações de preço junto aos fabricantes

A Tabela 42 apresenta a forma de obtenção das cotações de preço junto aos fabricantes de implementos para cada tipo de fabricante, tipo de carga e tipo de implemento.

Tabela 42. Forma de obtenção das cotações de preço junto aos fabricantes

FABRICANT E	TIPO DE CARGA	IMPLEMENTO	FONTE
RANDON	Granel	Semireboque (2 eixos)	Coleta com a revenda
RANDON	Granel	Semireboque (3 eixos)	Coleta com a revenda
RANDON	Carga Seca	Semireboque (3 eixos)	Coleta com a revenda
NOMA	Granel	Semireboque (3 eixos)	Coleta com a revenda
NOMA	Carga Seca	Semireboque (3 eixos)	Coleta com a revenda
NOMA	Granel	Bitrem Graneleiro	Coleta com a revenda
NOMA	Granel	Rodotrem	Coleta com a revenda

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

RANDON	Granel	Bitrem Graneleiro	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1153126012-bitrem-7-eixos-graneleiro-spneus-2019-pronta-entrega-extra-_JM
FACCHINI	Granel	Bitrem Graneleiro	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1175922307-carreta-bitrem-graneleiro-facchini-7-eixos-750-x-180-novo-_JM
RODOLINEA	Granel	Bitrem Graneleiro	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1051694279-bitrem-graneleiro-rodolinea-0-km-direto-fabrica-_JM
RODOLINEA	Granel	Bitremzão Graneleiro	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1051691982-bitrem-graneleiro-9-eixos-rodolinea-bitrenzo-_JM
RODOLINEA	Granel	Rodotrem Graneleiro	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1051691944-rodotrem-graneleiro-rodolinea-10-m-10-m-direto-fabrica-_JM
NOMA	Granel	Semireboque (3 eixos)	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1137838506-carretas-ls-noma-zero-km-1819-_JM
FACCHINI	Granel	Bitremzão Graneleiro	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1176046482-bitrenzo-graneleiro-rodotrem-graneleiro-2019-suso-r185000-_JM
RODOLINEA	Granel	Semireboque (3 eixos)	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1051688240-carreta-graneleira-rodolinea-125-m-direto-fabrica-_JM
BUONI	Granel	Carroceria (17.190)	Coleta com a revenda
BUONI	Granel	Carroceria (24.280)	Coleta com a revenda
BUONI	Carga Seca	Carroceria (17.190)	Coleta com a revenda
BUONI	Carga Seca	Carroceria (24.280)	Coleta com a revenda
AMINOX	Tanque Inox	Tanque de 10 mil litros	Contato com a revenda
AMINOX	Tanque Inox	Tanque de 15 mil litros	Contato com a revenda
AMINOX	Tanque Inox	Tanque de 20 mil litros	Contato com a revenda
AMINOX	Tanque Inox	Tanque de 22 mil litros	Contato com a revenda
FRIGOBRAS	Frigorificad s	Carroceria do 4x2	Contato com a revenda
FRIGOBRAS	Frigorificad s	Carroceria do 6x2	Contato com a revenda

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

**GRUPO 4
PRODUTO 6**

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

FRIGOBRAS	Frigorificad s	Carroceria do 8x4	Contato com a revenda
DAMBROZ	Cegonha	Semirreboque (2 eixos)	Contato com a revenda
RANDON	Tanque Aço Carbono	Bitrem	Contato com a revenda
RANDON	Tanque Aço Carbono	Bitrenção	Contato com a revenda
FACCHINI	Tanque Aço Carbono	Semirreboque (3 eixos) - 35.000L - c/ pneu	https://veiculo.mercadolivre.com.br/MLB-1163683071-carreta-tanque-2018-35000-litros-com-pneus-7-compartimento-_JM
FACCHINI	Tanque Aço Carbono	Semirreboque (3 eixos) - 35.000L	Link e estimativa
FACCHINI	Tanque Aço Carbono	Semirreboque (3 eixos) - 30.000L	Contato com a revenda
LIBRELATO	Tanque Aço Carbono	Semirreboque (2 eixos)	Contato com a revenda
LIBRELATO	Tanque Aço Carbono	Semirreboque (3 eixos)	Contato com a revenda
LIBRELATO	Tanque Aço Carbono	Bitrem	Contato com a revenda
LIBRELATO	Tanque Aço Carbono	Bitrenção	Contato com a revenda
RECRUSUL	Frigorificad s	Semirreboque (2 eixos) - c/ pneu	Contato com a revenda
RECRUSUL	Frigorificad s	Semirreboque (3 eixos) - c/ pneu	Contato com a revenda
RECRUSUL	Frigorificad s	Rodotrem - c/ pneu	Contato com a revenda
RECRUSUL	Frigorificad s	Semirreboque (2 eixos)	Contato com a revenda + Estimativa
RECRUSUL	Frigorificad s	Semirreboque (3 eixos)	Contato com a revenda + Estimativa
RECRUSUL	Frigorificad s	Rodotrem	Contato com a revenda + Estimativa

8.9. Planilhas de cálculo dos pisos mínimos e as comparações entre a proposta e a resolução vigente

Tais planilhas encontram-se no documento “Preços Mínimos Frete. ESALQ-LOGv6.xlsx” disponibilizado no *pen-drive* que consta como anexo físico deste relatório.

8.10. Planilhas comparativas com o impacto de cada variável no resultado final

Tais planilhas encontram-se no documento “Comparativo Proposta ESALQ-LOG e R5839.xlsm” disponibilizado no *pen-drive* que consta como anexo físico deste relatório.

8.11. Planilhas com as respostas brutas e refinadas do questionário

Tais planilhas encontram-se no documento “Questionário-Análise2019.03.11.xlsx” disponibilizado no *pen-drive* que consta como anexo físico deste relatório.

8.12. Atas de reuniões presenciais específicas (externas ou nas dependências do ESALQ-LOG)

8.12.1. Reuniões realizadas

Essa seção do relatório visa sintetizar as reuniões realizadas por instituições diversas e o ESALQ-LOG, as quais tiveram como temática central discussões sobre o projeto intitulado “Revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e à adequação da Tabela de Fretes a ser divulgada semestralmente pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”. A Tabela 43

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

sintetiza as reuniões realizadas desde o início do projeto. Na sequência, os detalhes das discussões tidas estão apresentadas em forma de tópico, para cada um dos encontros.

Tabela 43. Reuniões realizadas.

Data	Reunião/Evento	Horário
15 de janeiro de 2019	Reunião com o Ministério de Infraestrutura	11:00
29 de janeiro de 2019	Reunião com a ABIOVE	9:20
30 de janeiro de 2019	Reunião com a Garamaggio Transportes e Logística	14:30
07, 08, 09 e 10 de fevereiro de 2019	CONET - Conferência Nacional dos Estudos em Transporte,	-
13 de fevereiro de 2019	Reunião com a Transac Transporte Rodoviário	
13 de fevereiro de 2019	Reunião com o SETCEPAR	
20 de fevereiro de 2019	Reunião com a CNTA	14:00
25 de fevereiro de 2019	Reunião com a CONAB	14:00
26 de fevereiro de 2019	Reunião com o SINDICOM/PLURAL	14:00
07 de março de 2019	Reunião com a FETCESP	10:00
13 de março de 2019	Reunião com a ABPA	14:00
14, 15 e 16 de março de 2019	Ciclo de reuniões em Itajaí (SC)	-
20 de março de 2019	Reunião com a Cargo-X	14:00
20 de março de 2019	Reunião com o INPEV	
25 de março de 2019	Reunião com a ANDA	
27 de março de 2019	Reunião com o SETCESP	9:30
29 de março de 2019	Reunião com a CNI	8:30
29 de março de 2019	Reunião com o Ministério da Infraestrutura	10:00
29 de março de 2019	Reunião com a ANFAVEA	14:30
02 de abril de 2019	Reunião com o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS)	14:00
05 de abril de 2019	Reunião com a ABOL	14:00
09 de abril de 2019	Reunião com a ATC/SETCARR	15:30

8.12.2. Reunião com o Ministério da Infraestrutura (15 de janeiro de 2019)

Nessa reunião com o Ministério da Infraestrutura, realizada no dia 15 de janeiro de 2019, via telefone, da parte do ESALQ-LOG participou o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho. Nesta oportunidade foram discutidas as expectativas do ministério com relação ao projeto, bem como o cronograma de execução do mesmo.

8.12.3. Reunião com a ABIOVE (29 de janeiro de 2019)

A ata da reunião realizada entre o ESALQ-LOG e a ABIOVE no dia 29 de janeiro de 2019 está disponibilizada abaixo.

“Ata da reunião realizada entre o ESALQ-LOG e a Associação Brasileira de Indústria de Óleos Vegetais (ABIOVE), que aconteceu no dia 29 de janeiro de 2018, às 9 horas e 20 minutos, na sede do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial, referente ao projeto intitulado “Revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e à adequação da Tabela de Fretes a ser divulgada semestralmente pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”. Participaram da reunião por parte do ESALQ-LOG: Thiago Guilherme Péra e Fernando Vinícius da Rocha. Por parte da ABIOVE participaram: Daniel Furlan Amaral e Michel Camacho Roulet. Esta reunião ocorreu em razão da contratação da Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para apoio nas atividades de revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e à adequação da Tabela de Fretes a ser divulgada semestralmente pela Agência. Nos termos do art. 6º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, o processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas. Cabe à ANTT, através de sua Diretoria Colegiada, após Processo de Participação e Controle Social, a definição e a publicação da norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. Como tópicos discutidos na reunião: (i) o ESALQ-LOG apresentou as experiências anteriores com o desenvolvimento de projetos e estudos relacionados à temática da tabela de frete; (ii) o ESALQ-LOG apresentou o cronograma e escopo de trabalho do projeto; (iii) a ABIOVE apresentou alguns dados sobre o mercado de transporte no Brasil e trouxe comentários de forma a contribuir para a formulação da política de preços mínimos, sendo eles: (a) a metodologia de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas no Brasil poderia ser baseada na experiência da CONAB, no que diz respeito ao estabelecimento de preços mínimos para o mercado de milho no Brasil; (b) a política de preços mínimos para o frete rodoviário deve considerar a importância de estimular a competição e a eficiência entre os agentes do setor, de forma a fomentar o aumento na qualidade do transporte rodoviário de cargas no Brasil; (c) deve-se buscar a melhor referência do mercado em termos de produtividade e custos de transporte; (d) dados como o consumo do combustível e a velocidade média dos veículos poderia ser conseguidos junto ao fleetboard das montadoras de veículos, bem como empresas associadas à ABIOVE; (e) sobre o preço do combustível, a ABIOVE sugeriu que fosse considerado o preço de refinaria acrescentado de um percentual fixo relacionado aos custos de distribuição; (f) para cargas perigosas, deve-se pensar nas restrições operacionais as quais essas cargas

estão atreladas; (g) os custos com encargos sociais que recaem sobre a mão-de-obra devem ser reavaliados; (h) as autoridades devem implementar mecanismos de reforço da fiscalização de segurança dos veículos nas rodovias; e (i) deve-se ter uma preocupação clara com as cargas que tem como característica o contra fluxo (cargas de retorno). A ABIOVE ainda ressalta o interesse em participar da elaboração de uma pauta positiva para o setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil, o qual deve propor o redesenho de questões como a tributação e os procedimentos burocráticos da contratação do serviço de transporte. Não havendo mais nada a tratar, foi encerrada a reunião às 11 horas, tendo eu, Fernando Vinícius da Rocha, lavrado esta ata.”

8.12.4. Reunião com a Garamaggio Transportes e Logística (30 de janeiro de 2019)

No dia 30 de janeiro de 2019, Carlos Eduardo Osório Xavier e Fernando Vinícius da Rocha, representando o ESALQ-LOG, foram até a sede da Garamaggio Transportes e Logística (em Piracicaba/SP) para uma reunião. Por parte da transportadora estava presente o Emanuel Formaggio.

Nesse encontro foi realizada uma primeira aplicação e validação do questionário por parte de transportadora. Além disso, a reunião também permitiu a observação de dados operacionais da transportadora, a qual se colocou à disposição para contribuir com o projeto desenvolvido.

8.12.5. Participação no CONET – Conferência Nacional dos Estudos em Transporte (07, 08, 09 e 10 de fevereiro de 2019)

A participação do ESALQ-LOG na Conferência Nacional dos Estudos em Transporte, evento realizado em João Pessoa (PB) entre os dias 07 e 10 de fevereiro de 2019, ocorreu no sentido de compartilhar informações sobre a estrutura do projeto (cronograma e atividades propostos) que está sendo desenvolvido entre o ESALQ-LOG e a ANTT. Além disso, a participação no evento também foi importante para captar as principais demandas e pontos de vista do setor de transporte sobre para com a Política de Pisos Mínimos do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Estiveram presentes no evento, da equipe técnica do ESALQ-LOG, os seguintes pesquisadores: Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho, Thiago Guilherme Péra, Carlos Eduardo Osório Xavier e José Eduardo Holler Branco.

8.12.6. Reunião com a Transac Transporte Rodoviário (13 de fevereiro de 2019)

No dia 13 de fevereiro de 2019, representando a equipe técnica do ESALQ-LOG, Carlos Eduardo Osório Xavier esteve presente em uma reunião com a Transac Transporte Rodoviário. Essa reunião foi realizada na sede da empresa, no município de Americana (SP) e esteve presente o Oswaldo Caixeta Júnior. Na oportunidade, a transportadora apresentou dados operacionais do transporte rodoviário de cargas, além de trazer explicações sobre o funcionamento de toda a operação.

8.12.7. Reunião com o SETCEPAR (13 de fevereiro de 2019)

Também realizada nas dependências do ESALQ-LOG, a reunião com o SETCEPAR ocorreu no dia 13 de fevereiro de 2019. Nessa oportunidade, estiverem presentes representando esta entidade: Fernando Klein Nunes e Gerson Medeiros. Da parte do ESALQ-LOG, o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho, Thiago Guilherme Péra e Fernando Vinícius da Rocha.

Na oportunidade, o SETCEPAR se mostrou à disposição da equipe técnica para auxílio com dados e eventuais dúvidas que possam surgir no projeto. Também na reunião o ESALQ-LOG apresentou as principais ideias que tem norteado a definição da metodologia das política de fretes mínimos.

8.12.8. Reunião com a CNTA (20 de fevereiro de 2019)

Realizada nas dependências do ESALQ-LOG, a reunião com a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) ocorreu no dia 20 de fevereiro 2019. Do ESALQ-LOG, participaram da reunião Thiago Guilherme Péra, José Eduardo Holler Branco e Abner Matheus João. Abaixo é apresentada a ata da reunião.

“Ata da reunião realizada entre o ESALQ-LOG e a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), que aconteceu no dia 20 de fevereiro de 2019, às 14 horas, na sede do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial, referente ao projeto intitulado “Revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e à adequação da Tabela de Fretes a ser divulgada semestralmente pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”. Participaram da reunião por parte do ESALQ-LOG: Thiago Guilherme Péra, José Eduardo Holler Branco e Abner Matheus João. Por parte da CNTA participaram: Norival de Almeida, Alziro Santos Filho, Plínio Dias, Sérgio Barsalobre, Vanderli Caetano, Nilton Barboza, Vanderlei Oliveira, Gilmar Carvalho, Everaldo Bastos, Carlos Oliveira, João Silva, Disceu Pastorelli Junior, Wilson Isamo, Antonio Vitaliano, Josué Correa, Isac Oliveira,

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

GRUPO 4
PRODUTO 6

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

José Ribeiro, Wagner Jones, Bruno Pelegrini, Walmir Pelegrini, João Venerozo Junior, Lucélia Venerozo, Aylton Mage Junior, Hélio Bessa, Esmeraldo Barbosa, Bernardo Gastão e Arimel Saraiva. Esta reunião ocorreu em razão da contratação da Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para apoio nas atividades de revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e à adequação da Tabela de Fretes a ser divulgada semestralmente pela Agência. Nos termos do art. 6º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, o processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas. Cabe à ANTT, através de sua Diretoria Colegiada, após Processo de Participação e Controle Social, a definição e a publicação da norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. Como tópicos discutidos na reunião: (i) o ESALQ-LOG apresentou as experiências anteriores com o desenvolvimento de projetos e estudos relacionados à temática da tabela de frete; (ii) o ESALQ-LOG apresentou o cronograma e escopo de trabalho do projeto, bem como a metodologia proposta; (iii) Lucélia do SINDICAM de Ribeirão Preto (SP) apresentou alguns números sobre a classe de trabalhadores autônomos e trouxe comentários sobre a contratação de transportadoras para a entrega de produtos manufaturados e *e-commerce*, além de elencar a necessidade de aumentar a abrangência da tabela para veículos de dois eixos; (iv) Walmir Joel Pelegrini do Sindicato dos Caminhoneiros de Araras (SINDICAMARARAS) de Araras (SP) apresentou duas observações a respeito do excesso de peso no transporte, sendo: (a) a característica comum no transporte de frutas e cana-de-açúcar, na qual a contratação do frete se dá no formato “caixa-peso” e não quilômetros por eixo, fazendo com que haja sobrepeso no transporte; e (b) na comum sobrelotação de carga no transporte para reduzir os custos de transporte pondo em risco a vida do trabalhador autônomo e dos motoristas; (v) Walmir Joel Pelegrini também concluiu que a necessidade de fiscalização é primordial para resolução da situação atual da categoria; (vi) Alziro da Motta Santos Filho, da CNTA pediu esclarecimentos a respeito da participação da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, em especial o ESALQ-LOG para com a transparência na formulação da metodologia e para com a relação entre os custos e preços de frete no longo prazo; (vii) Thiago Guilherme Péra, do ESALQ-LOG informou que: (a) o ESALQ-LOG é uma instituição isenta com tradição e valores no estudo e na formação de profissionais hábeis para realizar as atividades necessárias para a continuidade do projeto e (b) a respeito dos custos, o preço dos fretes aumentaram mais que os custos de transporte no período em decorrência do aumento significativo na produção de soja no país, porém a desaceleração do setor industrial fez com que houvesse migração da mão-de-obra para o setor agroindustrial; (viii) Vanderli Caetano, do Sindicato dos Caminhoneiros do Estado de Goiás comentou sobre a atuação do agronegócio na contratação de fretes, sempre pagando o mínimo possível; (ix) Plínio Dias do Sindicato dos Caminhoneiros de São José dos Pinhais comentou sobre os tópicos de discussão: (a) sobre o primeiro tópico, definiu a necessidade de igualação dos valores com os custos rodoviários; (b) sobre o segundo tópico, afirmou a inexistência do retorno nos fretes devido a igualdade nos custos com o transporte para a ida; (c) sobre o terceiro tópico, afirmou que, caso os pisos mínimos forem respeitados, a renovação da frota e as condições econômicas e ambientais serão melhoradas naturalmente; (d) a falta de inclusão a respeito do frete de contêiners; (e)

e necessidade da regulamentação para a contratação do frete de agregados com aluguel de equipamentos (pneus, implementos, entre outros); (x) Alziro de Motta Santos Filho da CNTA, reforçou a informação de que o ESALQ-LOG está responsável apenas pela formulação e não pela fiscalização; (xi) Thiago Guilherme Péra do ESALQ-LOG informou a respeito do próximo evento que será realizado no município de Itajaí (SC); (xii) Bernardo A. P. Rodrigues Gastão informou a respeito da (a) divergência dos fretes apresentados na tabela de pisos mínimos e os conhecidos no mercado; (b) da dificuldade e burocracia para investimentos por parte dos autônomos, além da burocracia para realização de transporte de cargas líquidas; (c) por fim, congratulou o trabalho que vem sendo realizado pelo ESALQ-LOG; (xiii) Everaldo Bastos do Sindicato dos Caminhoneiros do Vale do Paraíba informou da necessidade de regulamentação no modelo de contratação dos fretes de agregados com equipamento de transporte parcial; (xiv) Gilmar Ferreira de Carvalho, da FETRAMIG reinformou sobre a urgência dos resultados e a necessidade de agrupamento com as informações do SIOT para a fiscalização; (xv) Luís Paulo do Sindicato dos Caminhoneiros de São Gonçalo (RJ) indagou a respeito da necessidade de se esperar por mais tempo para a conclusão do trabalho do ESALQ-LOG; (xvi) Thiago Guilherme Péra, do ESALQ-LOG, informou que a Lei deve continuar sendo cumprida, porém compete ao ESALQ-LOG revisar a tabela de pisos mínimos e publicar de acordo com o calendário estabelecido pela ANTT; (xvii) Nilton Aparecido Barboza da Federação dos Caminhoneiros do Estado do Espírito Santo informou a necessidade do conhecimento do cotidiano dos trabalhadores autônomos; (xviii) Plínio Dias do SINDITAC de São José dos Pinhais reforçou a necessidade de acompanhamento das reuniões; e (xix) Thiago Guilherme Péra, por fim, agradecendo os presentes e as contribuições, encerrou a reunião às 16 horas, tendo eu, Abner Matheus João, lavrado esta ata.”

8.12.9. Reunião com a CONAB (25 de fevereiro de 2019)

Em reunião realizada nas dependências do ESALQ-LOG, no dia 25 de fevereiro de 2019 estiveram presentes alguns representantes da CONAB. Da parte do ESALQ-LOG esteve presente na reunião o Thiago Guilherme Péra. Na oportunidade, a CONAB entregou ao ESALQ-LOG um estudo que eles realizaram sobre a temática dos fretes mínimos. Além disso, foram apresentados também os principais pontos de demanda da CONAB para com essa política de fretes.

8.12.10. Reunião com a SINDICOM/PLURAL (26 de fevereiro de 2019)

No dia 26 de fevereiro de 2019, no ESALQ-LOG, foi realizada a reunião com o SINDICOM e a PLURAL. Da equipe técnica do ESALQ-LOG participaram da reunião o Thiago Guilherme Péra e o Carlos Eduardo Osório Xavier.

Na reunião, os representantes do SINDICOM/PLURAL ressaltaram questões como as especificações necessárias para que se tenha uma operação de transporte de combustíveis dentro das normas atualmente existentes. Eles se colocaram à disposição

também para auxílio com dados e informações técnicas sobre as operações de transporte desses produtos.

8.12.11. Reunião com a FETCEPS (01 de março de 2019)

A ata da reunião realizada entre o ESALQ-LOG e a FETCESP está disponibilizada abaixo.

“Data: 07/03/2019 | Local da reunião: auditório da FETCEPS em São Paulo | Pauta de discussão proposta: detalhada no Anexo I

Participantes:

- ESALQ-LOG: Carlos Xavier e Renata Ferrari
- FETCESP: 20 pessoas

Objetivo do encontro

A reunião teve como objetivo validar alguns parâmetros e indicadores de desempenho que estão sendo considerados no cálculo dos pisos de fretes, bem como apresentar os resultados preliminares dos custos calculados, a fim verificar a aderência às práticas de mercado. A escolha da FETCESP foi motivada pelo fato de a federação congregar os 14 sindicatos de transportadoras do estado de São Paulo.

De forma a organizar as discussões, os pesquisadores do ESALQ-LOG utilizaram, durante a reunião, o documento de apresentação detalhado no Anexo II.

As discussões foram bem produtivas e ficou evidente a necessidade de revisar/ajustar alguns parâmetros utilizados no modelo referente a especificação dos veículos de tração, bem como no aprofundamento das discussões sobre as especificidades de cada grupo de carga estabelecidas na Lei 13.703/2018 e na busca por um maior número de informações via aplicação dos questionários. Nesse sentido, a FETCESP enviará um comunicado eletrônico a todos os seus afiliados solicitando a participação efetiva através do preenchimento do questionário que está disponível no site no ESALQ-LOG.

Sugestões, contribuições e validações feitas durante a reunião:

1. Validações:

- a. segregação da carga granel, em granel sólido e granel líquido
 - b. a inclusão de carga containerizada
 - c. a abertura de carga perigosa em: carga geral perigosa, granel líquido perigoso e granel sólido perigoso.
2. Foi sugerido que na nova resolução a carga perigosa seja definida como aqueles produtos classificados pela ONU (grupos de riscos), os quais também estão contemplados nas resoluções e decretos específicos da própria ANTT. No caso de granel líquido, recomendou-se constar que são todos aqueles produtos não classificados pela ONU.
 3. Sugeriu-se também que o cálculo seja feito pelo tipo de implemento (refrigerado, baú, silo, sider, bitrem graneleiro, etc) e não apenas pelo tipo de carga, dado que um dos diferenciais de custo é o tipo de implemento utilizado pois considera-se mais fácil a organização de dados realizada dessa forma
 4. Com relação aos tipos / modelos de implementos, bem como vida útil, foi reforçado que esses dados podem ser obtidos junto ao cadastro do RNTRC, via ANTT.
 5. Foi sugerido a inclusão do peso do produto no cálculo do frete mínimo, em função da especificidade de determinadas cargas.
 6. Embora não tenha sido consenso geral, boa parte dos participantes está de acordo com a utilização da capacidade máxima de transporte da composição para o cálculo do custo total de operação.
 7. Com relação aos modelos de caminhões, sugeriu-se convergir para uma média e não considerar apenas os mais vendidos (mais emplacados).

8. Recomendou-se que na nova resolução, os valores mínimos sejam aplicados para veículos com capacidade útil a partir de 7 toneladas.
9. Tempo de carga e descarga de 5 horas (lei): foi considerado muito alto, sugeriu-se separar o tempo de espera, pois está atrelado a eficiência da operação do embarcador.
10. Necessidade de ter uma tabela de valor mínimo apenas para o cavalo mecânico.
11. Para contêiner, sugeriu-se que seja publicado valores mínimos de fretes de ida e volta, pois a operação é casada (contêiner vai cheio e volta vazio e vice-versa)."

8.12.12. Reunião com a ABPA (13 de março de 2019)

Em reunião realizada entre a ABPA e o ESALQ-LOG, participaram: Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho e Thiago Guilherme Péra (ambos representando o ESALQ-LOG); e representantes diversos da ABPA, liderados por Jose Perboyre. A reunião foi realizada nas dependências do ESALQ-LOG.

Na oportunidade a ABPA apresentou as particularidades dos transportes no setor de proteína animal, particularmente as características das operações de transporte dedicado, a produtividade alcançada ao longo dos anos, a harmonia entre embarcadores e transportadoras, dentre outros pontos. Adicionalmente, a ABPA compartilhou um estudo realizado que visa apresentar os valores referências para a política de pisos mínimos do transporte de carga, trabalho este que foi pautado pelos aspectos técnicos e operacionais e lastreado no que permite o artigo 5º, parágrafo 5º da Lei.

8.12.13. Ciclo de reuniões realizado em Itajaí/SC (14, 15 e 16 de março de 2019)

Em encontro na Câmara Municipal de Itajaí nos dias 14, 15 e 16 de março de 2019, teve-se a oportunidade de realizar mais um ciclo de reuniões com embarcadores, transportadoras, cooperativas de transporte e motoristas autônomos, de forma a coletar contribuições que irão basear a política de frete mínimo do transporte rodoviário. O encontro, nos mesmos moldes como o realizado no ESALQ-LOG em fevereiro de 2019, também foi transmitido ao vivo.

Com um enfoque maior no transporte de contêiner, o ESALQ-LOG, na presença do Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho e do Thiago Guilherme Péra, apresentou a ideia central que vem sendo proposta para a política de fretes mínimos do transporte

rodoviário. Além disso, os presentes nas reuniões tiveram a oportunidade de se pronunciar, de forma a apresentar suas principais sugestões ao grupo de trabalho.

8.12.14. Reunião com a Cargo-X (20 de março de 2019)

Em reunião realizada entre o ESALQ-LOG e a Cargo-X, no dia 20 de março de 2019, estiveram presentes o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho, Thiago Guilherme Péra e Fernando Vinícius da Rocha do ESALQ-LOG. Por parte da Cargo-X estiveram presentes a Hellen Patrícia Soares de Abreu, Clara Coutinho e Ana Capelhuchnik. A reunião foi realizada em Piracicaba (SP), no ESALQ-LOG.

Na reunião o ESALQ-LOG mostrou como tem sido desenhado o projeto. Na sequência a Cargo-X apresentou uma sugestão de resolução que visa regulamentar o artigo 5º, §5º, da Lei nº 13.703/2018 por meio da criação do frete sequencial. Essa sugestão já foi encaminhada para a ANTT e será novamente encaminhada durante a fase de consulta pública.

8.12.15. Reunião com a INPEV (20 de março de 2019)

No dia 20 de março de 2019, na sede do ESALQ-LOG, foi realizada uma reunião entre o ESALQ-LOG e o INPEV. Participaram da reunião o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho representando o ESALQ-LOG e o Mario Fuji representando o INPEV.

Na reunião foi discutido o andamento do projeto bem como as principais definições metodológicas tidas até a data do encontro. Além disso, foi externalizado com o INPEV as preocupações da organização com relação aos impactos que os valores de referência para os pisos mínimos de frete podem ter em relação às operações de logística reversa atualmente consolidadas no Brasil. Especificamente para o caso das embalagens vazias de defensivos agrícolas, a manutenção da competitividade das operações reversas é fundamental para o compromisso das empresas desse setor com a Política Nacional de Resíduos Sólidos e o meio ambiente.

8.12.16. Reunião com a ANDA (25 de março de 2019)

Em reunião realizada no dia 25 de março de 2019, nas dependências do ESALQ-LOG, representantes da ANDA se reuniram junto com o Thiago Guilherme Péra. Nessa oportunidade a ANDA apresentou os principais pontos de preocupação com relação aos

valores de referência para piso mínimo dos fretes do rodoviário no Brasil. Além disso, foram discutidos também considerações sobre o potencial impacto que esses valores podem ter nas operações de transporte de fertilizantes diversos, além de questões relativas ao frete de retorno.

8.12.17. Reunião com a SETCESP (27 de março de 2019)

No dia 27 de março de 2019 foi realizada a 5ª Conferência SETCESP, na cidade de São Paulo (SP). Com o tema “ESALQ e a nova Tabela de Pisos Mínimos de Frete”, o evento contou com quatro apresentações, dentre elas a do Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho intitulada de “ESALQ e a Adequação do Piso Mínimo de Frete”. Nesta foram apresentadas as principais definições relacionadas ao projeto, em termos metodológicos e dados de entrada.

O evento também contou com palestras de Lauro Valdívia, Adauto Bentivegna Filho e Tayguara Helou.

8.12.18. Reunião com a CNI (29 de março de 2019)

Representantes da CNI, no dia 29 de março de 2019, estiveram presentes no ESALQ-LOG para uma reunião de discussão sobre o andamento do estudo relacionado ao estabelecimento dos valores referencias para o frete mínimo. Na oportunidade o ESALQ-LOG, na presença do Thiago Guilherme Péra, apresentou um breve relato de como tem caminhado as definições metodológicas do projeto. Ainda no encontro, o representantes da CNI trouxeram alguns pontos para discussão, estes relacionados à existência de operações de alta performance no transporte rodoviário, que potencialmente poderiam ter um custo efetivo de transporte menor que o proposto por pela ação normativa discutida.

8.12.19. Reunião com o Ministério da Infraestrutura (29 de março de 2019)

Em reunião realizada junto ao Ministério da Infraestrutura, no dia 29 de março de 2019 às 10 horas, estiveram participando: General Jamil Megid Junior, Secretário Nacional de Transportes Terrestre do Ministério da Infraestrutura; representando o ESALQ-LOG, estiveram presentes: Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho, Thiago Guilherme Péra, Fernando Vinícius da Rocha, Carlos Eduardo Osório Xavier, Renata Ferrari, Valeriana

Cunha, Vinícius Brito e Carmem Parada Dias. A reunião foi realizada nas dependências do ESALQ-LOG.

Nessa reunião o ESALQ-LOG apresentou os principais pontos relacionados ao andamento do projeto, bem como as definições sobre a metodologia e dados utilizados. Foi realizado ainda um alinhamento sobre o trabalho que vem sendo conduzido no projeto e as etapas futuras do mesmo.

8.12.20. Reunião com a ANFAVEA (29 de março de 2019)

No dia 29 de março, às 14h30, liderados por Danilo Kaltmaier, estiveram presentes três representantes da ANFAVEA. Da parte do ESALQ-LOG estiveram presentes o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho, Thiago Guilherme Péra, Fernando Vinícius da Rocha e Renata Ferrari.

Na reunião a ANFAVEA apresentou os principais pontos de preocupação em relação à estrutura atual da política de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas. A reunião também serviu para o ESALQ-LOG explicar o escopo desse projeto atualmente desenvolvido entre ESALQ-LOG e ANTT, além de explicar algumas definições que vêm pautando a atual metodologia criada.

8.12.21. Reunião com o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí/RS (02 de abril de 2019)

No dia 02 de abril de 2019, na presença de Carlos Alberto Litti Dahmer, representantes do SINDITAC estiveram presentes na sede do ESALQ-LOG para uma reunião junto ao Grupo. Por parte do ESALQ-LOG, estiveram presentes no encontro o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho, Thiago Guilherme Péra e Fernando Vinícius da Rocha.

Na reunião foram discutidas as principais ideias e definições que pautaram a construção da metodologia para a obtenção dos valores de referência para a política de frete mínimo do transporte rodoviário de carga no Brasil. Na oportunidade o SINDITAC expressou preocupação com as potenciais diferenças de valores entre os veículos dentro de uma mesma classe de produtos. Além disso, a instituição informou também sobre a contratação por parte deles de dois professores, os quais irão auxiliar o sindicato nas simulações e análise dos valores e metodologias que serão divulgados pela ANTT.

8.12.22. Reunião com a ABOL (05 de abril de 2019)

Em 05 de abril de 2019, na sede do ESALQ-LOG, estiveram presentes representantes da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL). A reunião teve início às 14 horas desse mesmo dia. Por parte do ESALQ-LOG, o Professor Dr. José Vicente Caixeta Filho e o Thiago Guilherme Péra participaram da reunião.

Na reunião foram apresentados as principais definições que pautaram a construção da metodologia para a obtenção dos valores de referência para os pisos mínimos. Além disso, a ABOL externalizou as principais preocupações com relação às definições dessa política pública, bem como se colocou à disposição da equipe técnica para contribuições.

8.12.23. Reunião com a ATC/SETCARR (09 de abril de 2019)

No dia 09 de abril de 2019, no auditório do ATC/SETCARR, em Rondonópolis (MT), às 15h30, foi realizado um evento que contou com a palestra do Professor José Vicente Caixeta Filho, representando o ESALQ-LOG. Intitulada de “ESALQ e os novos pisos mínimos de fretes”, o ESALQ-LOG apresentou uma síntese do trabalho realizado, evidenciando os principais pontos da metodologia e valores obtidos. Estiveram presentes no evento em torno de 50 pessoas.

8.13. Simulações de pisos mínimos de fretes para diferentes distâncias e cargas

As Tabelas 44 a 54 apresentam exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações cujos coeficientes são apresentados na Tabela 29 para o cálculo do custo da viagem para os 11 tipos de grupos de carga definidos nessa resolução.

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 44. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Granel Sólido

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 154,97	R\$ 278,52	R\$ 333,86	R\$ 422,19	R\$ 491,94	R\$ 657,59	R\$ 722,57
150	R\$ 304,37	R\$ 465,40	R\$ 562,15	R\$ 689,56	R\$ 799,37	R\$ 1.004,04	R\$ 1.116,53
250	R\$ 453,77	R\$ 652,28	R\$ 790,44	R\$ 956,93	R\$ 1.106,80	R\$ 1.350,49	R\$ 1.510,49
350	R\$ 603,17	R\$ 839,16	R\$ 1.018,73	R\$ 1.224,30	R\$ 1.414,23	R\$ 1.696,94	R\$ 1.904,45
450	R\$ 752,57	R\$ 1.026,04	R\$ 1.247,02	R\$ 1.491,67	R\$ 1.721,66	R\$ 2.043,39	R\$ 2.298,41
550	R\$ 901,97	R\$ 1.212,92	R\$ 1.475,31	R\$ 1.759,04	R\$ 2.029,09	R\$ 2.389,84	R\$ 2.692,37
650	R\$ 1.051,37	R\$ 1.399,80	R\$ 1.703,60	R\$ 2.026,41	R\$ 2.336,52	R\$ 2.736,29	R\$ 3.086,33
750	R\$ 1.200,77	R\$ 1.586,68	R\$ 1.931,89	R\$ 2.293,78	R\$ 2.643,95	R\$ 3.082,74	R\$ 3.480,29
850	R\$ 1.350,17	R\$ 1.773,56	R\$ 2.160,18	R\$ 2.561,15	R\$ 2.951,38	R\$ 3.429,19	R\$ 3.874,25
950	R\$ 1.499,57	R\$ 1.960,44	R\$ 2.388,47	R\$ 2.828,52	R\$ 3.258,81	R\$ 3.775,64	R\$ 4.268,21
1.050	R\$ 1.648,97	R\$ 2.147,32	R\$ 2.616,76	R\$ 3.095,89	R\$ 3.566,24	R\$ 4.122,09	R\$ 4.662,17
1.150	R\$ 1.798,37	R\$ 2.334,20	R\$ 2.845,05	R\$ 3.363,26	R\$ 3.873,67	R\$ 4.468,54	R\$ 5.056,13
1.250	R\$ 1.947,77	R\$ 2.521,08	R\$ 3.073,34	R\$ 3.630,63	R\$ 4.181,10	R\$ 4.814,99	R\$ 5.450,09
1.350	R\$ 2.097,17	R\$ 2.707,96	R\$ 3.301,63	R\$ 3.898,00	R\$ 4.488,53	R\$ 5.161,44	R\$ 5.844,05
1.450	R\$ 2.246,57	R\$ 2.894,84	R\$ 3.529,92	R\$ 4.165,37	R\$ 4.795,96	R\$ 5.507,89	R\$ 6.238,01
1.550	R\$ 2.395,97	R\$ 3.081,72	R\$ 3.758,21	R\$ 4.432,74	R\$ 5.103,39	R\$ 5.854,34	R\$ 6.631,97
1.650	R\$ 2.545,37	R\$ 3.268,60	R\$ 3.986,50	R\$ 4.700,11	R\$ 5.410,82	R\$ 6.200,79	R\$ 7.025,93
1.750	R\$ 2.694,77	R\$ 3.455,48	R\$ 4.214,79	R\$ 4.967,48	R\$ 5.718,25	R\$ 6.547,24	R\$ 7.419,89
1.850	R\$ 2.844,17	R\$ 3.642,36	R\$ 4.443,08	R\$ 5.234,85	R\$ 6.025,68	R\$ 6.893,69	R\$ 7.813,85
1.950	R\$ 2.993,57	R\$ 3.829,24	R\$ 4.671,37	R\$ 5.502,22	R\$ 6.333,11	R\$ 7.240,14	R\$ 8.207,81
2.050	R\$ 3.142,97	R\$ 4.016,12	R\$ 4.899,66	R\$ 5.769,59	R\$ 6.640,54	R\$ 7.586,59	R\$ 8.601,77
2.150	R\$ 3.292,37	R\$ 4.203,00	R\$ 5.127,95	R\$ 6.036,96	R\$ 6.947,97	R\$ 7.933,04	R\$ 8.995,73
2.250	R\$ 3.441,77	R\$ 4.389,88	R\$ 5.356,24	R\$ 6.304,33	R\$ 7.255,40	R\$ 8.279,49	R\$ 9.389,69
2.350	R\$ 3.591,17	R\$ 4.576,76	R\$ 5.584,53	R\$ 6.571,70	R\$ 7.562,83	R\$ 8.625,94	R\$ 9.783,65
2.450	R\$ 3.740,57	R\$ 4.763,64	R\$ 5.812,82	R\$ 6.839,07	R\$ 7.870,26	R\$ 8.972,39	R\$ 10.177,61
2.550	R\$ 3.889,97	R\$ 4.950,52	R\$ 6.041,11	R\$ 7.106,44	R\$ 8.177,69	R\$ 9.318,84	R\$ 10.571,57
2.650	R\$ 4.039,37	R\$ 5.137,40	R\$ 6.269,40	R\$ 7.373,81	R\$ 8.485,12	R\$ 9.665,29	R\$ 10.965,53
2.750	R\$ 4.188,77	R\$ 5.324,28	R\$ 6.497,69	R\$ 7.641,18	R\$ 8.792,55	R\$ 10.011,74	R\$ 11.359,49
2.850	R\$ 4.338,17	R\$ 5.511,16	R\$ 6.725,98	R\$ 7.908,55	R\$ 9.099,98	R\$ 10.358,19	R\$ 11.753,45
2.950	R\$ 4.487,57	R\$ 5.698,04	R\$ 6.954,27	R\$ 8.175,92	R\$ 9.407,41	R\$ 10.704,64	R\$ 12.147,41

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 45. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Granel Líquido

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 158,72	R\$ 286,45	R\$ 337,36	R\$ 431,80	R\$ 512,99	R\$ 677,20	R\$ 736,41
150	R\$ 311,25	R\$ 476,88	R\$ 569,94	R\$ 704,48	R\$ 827,74	R\$ 1.030,14	R\$ 1.136,04
250	R\$ 463,78	R\$ 667,31	R\$ 802,52	R\$ 977,16	R\$ 1.142,49	R\$ 1.383,08	R\$ 1.535,67
350	R\$ 616,31	R\$ 857,74	R\$ 1.035,10	R\$ 1.249,84	R\$ 1.457,24	R\$ 1.736,02	R\$ 1.935,30
450	R\$ 768,84	R\$ 1.048,17	R\$ 1.267,68	R\$ 1.522,52	R\$ 1.771,99	R\$ 2.088,96	R\$ 2.334,93
550	R\$921,37	R\$ 1.238,60	R\$ 1.500,26	R\$ 1.795,20	R\$ 2.086,74	R\$ 2.441,90	R\$ 2.734,56
650	R\$ 1.073,90	R\$ 1.429,03	R\$ 1.732,84	R\$ 2.067,88	R\$ 2.401,49	R\$ 2.794,84	R\$ 3.134,19
750	R\$ 1.226,43	R\$ 1.619,46	R\$ 1.965,42	R\$ 2.340,56	R\$ 2.716,24	R\$ 3.147,78	R\$ 3.533,82
850	R\$ 1.378,96	R\$ 1.809,89	R\$ 2.198,00	R\$ 2.613,24	R\$ 3.030,99	R\$ 3.500,72	R\$ 3.933,45
950	R\$ 1.531,49	R\$ 2.000,32	R\$ 2.430,58	R\$ 2.885,92	R\$ 3.345,74	R\$ 3.853,66	R\$ 4.333,08
1.050	R\$ 1.684,02	R\$ 2.190,75	R\$ 2.663,16	R\$ 3.158,60	R\$ 3.660,49	R\$ 4.206,60	R\$ 4.732,71
1.150	R\$ 1.836,55	R\$ 2.381,18	R\$ 2.895,74	R\$ 3.431,28	R\$ 3.975,24	R\$ 4.559,54	R\$ 5.132,34
1.250	R\$ 1.989,08	R\$ 2.571,61	R\$ 3.128,32	R\$ 3.703,96	R\$ 4.289,99	R\$ 4.912,48	R\$ 5.531,97
1.350	R\$ 2.141,61	R\$ 2.762,04	R\$ 3.360,90	R\$ 3.976,64	R\$ 4.604,74	R\$ 5.265,42	R\$ 5.931,60
1.450	R\$ 2.294,14	R\$ 2.952,47	R\$ 3.593,48	R\$ 4.249,32	R\$ 4.919,49	R\$ 5.618,36	R\$ 6.331,23
1.550	R\$ 2.446,67	R\$ 3.142,90	R\$ 3.826,06	R\$ 4.522,00	R\$ 5.234,24	R\$ 5.971,30	R\$ 6.730,86
1.650	R\$ 2.599,20	R\$ 3.333,33	R\$ 4.058,64	R\$ 4.794,68	R\$ 5.548,99	R\$ 6.324,24	R\$ 7.130,49
1.750	R\$ 2.751,73	R\$ 3.523,76	R\$ 4.291,22	R\$ 5.067,36	R\$ 5.863,74	R\$ 6.677,18	R\$ 7.530,12
1.850	R\$ 2.904,26	R\$ 3.714,19	R\$ 4.523,80	R\$ 5.340,04	R\$ 6.178,49	R\$ 7.030,12	R\$ 7.929,75
1.950	R\$ 3.056,79	R\$ 3.904,62	R\$ 4.756,38	R\$ 5.612,72	R\$ 6.493,24	R\$ 7.383,06	R\$ 8.329,38
2.050	R\$ 3.209,32	R\$ 4.095,05	R\$ 4.988,96	R\$ 5.885,40	R\$ 6.807,99	R\$ 7.736,00	R\$ 8.729,01
2.150	R\$ 3.361,85	R\$ 4.285,48	R\$ 5.221,54	R\$ 6.158,08	R\$ 7.122,74	R\$ 8.088,94	R\$ 9.128,64
2.250	R\$ 3.514,38	R\$ 4.475,91	R\$ 5.454,12	R\$ 6.430,76	R\$ 7.437,49	R\$ 8.441,88	R\$ 9.528,27
2.350	R\$ 3.666,91	R\$ 4.666,34	R\$ 5.686,70	R\$ 6.703,44	R\$ 7.752,24	R\$ 8.794,82	R\$ 9.927,90
2.450	R\$ 3.819,44	R\$ 4.856,77	R\$ 5.919,28	R\$ 6.976,12	R\$ 8.066,99	R\$ 9.147,76	R\$ 10.327,53
2.550	R\$ 3.971,97	R\$ 5.047,20	R\$ 6.151,86	R\$ 7.248,80	R\$ 8.381,74	R\$ 9.500,70	R\$ 10.727,16
2.650	R\$ 4.124,50	R\$ 5.237,63	R\$ 6.384,44	R\$ 7.521,48	R\$ 8.696,49	R\$ 9.853,64	R\$ 11.126,79
2.750	R\$ 4.277,03	R\$ 5.428,06	R\$ 6.617,02	R\$ 7.794,16	R\$ 9.011,24	R\$ 10.206,58	R\$ 11.526,42
2.850	R\$ 4.429,56	R\$ 5.618,49	R\$ 6.849,60	R\$ 8.066,84	R\$ 9.325,99	R\$ 10.559,52	R\$ 11.926,05
2.950	R\$ 4.582,09	R\$ 5.808,92	R\$ 7.082,18	R\$ 8.339,52	R\$ 9.640,74	R\$ 10.912,46	R\$ 12.325,68

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 46. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Frigorificada

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 183,27	R\$ 325,09	R\$ 380,59	R\$ 530,04	R\$ 599,06	R\$ 779,52	R\$ 858,12
150	R\$ 359,14	R\$ 542,75	R\$ 646,88	R\$ 847,12	R\$ 954,74	R\$ 1.179,95	R\$ 1.316,15
250	R\$ 535,01	R\$ 760,41	R\$ 913,17	R\$ 1.164,20	R\$ 1.310,42	R\$ 1.580,38	R\$ 1.774,18
350	R\$ 710,88	R\$ 978,07	R\$ 1.179,46	R\$ 1.481,28	R\$ 1.666,10	R\$ 1.980,81	R\$ 2.232,21
450	R\$ 886,75	R\$ 1.195,73	R\$ 1.445,75	R\$ 1.798,36	R\$ 2.021,78	R\$ 2.381,24	R\$ 2.690,24
550	R\$ 1.062,62	R\$ 1.413,39	R\$ 1.712,04	R\$ 2.115,44	R\$ 2.377,46	R\$ 2.781,67	R\$ 3.148,27
650	R\$ 1.238,49	R\$ 1.631,05	R\$ 1.978,33	R\$ 2.432,52	R\$ 2.733,14	R\$ 3.182,10	R\$ 3.606,30
750	R\$ 1.414,36	R\$ 1.848,71	R\$ 2.244,62	R\$ 2.749,60	R\$ 3.088,82	R\$ 3.582,53	R\$ 4.064,33
850	R\$ 1.590,23	R\$ 2.066,37	R\$ 2.510,91	R\$ 3.066,68	R\$ 3.444,50	R\$ 3.982,96	R\$ 4.522,36
950	R\$ 1.766,10	R\$ 2.284,03	R\$ 2.777,20	R\$ 3.383,76	R\$ 3.800,18	R\$ 4.383,39	R\$ 4.980,39
1.050	R\$ 1.941,97	R\$ 2.501,69	R\$ 3.043,49	R\$ 3.700,84	R\$ 4.155,86	R\$ 4.783,82	R\$ 5.438,42
1.150	R\$ 2.117,84	R\$ 2.719,35	R\$ 3.309,78	R\$ 4.017,92	R\$ 4.511,54	R\$ 5.184,25	R\$ 5.896,45
1.250	R\$ 2.293,71	R\$ 2.937,01	R\$ 3.576,07	R\$ 4.335,00	R\$ 4.867,22	R\$ 5.584,68	R\$ 6.354,48
1.350	R\$ 2.469,58	R\$ 3.154,67	R\$ 3.842,36	R\$ 4.652,08	R\$ 5.222,90	R\$ 5.985,11	R\$ 6.812,51
1.450	R\$ 2.645,45	R\$ 3.372,33	R\$ 4.108,65	R\$ 4.969,16	R\$ 5.578,58	R\$ 6.385,54	R\$ 7.270,54
1.550	R\$ 2.821,32	R\$ 3.589,99	R\$ 4.374,94	R\$ 5.286,24	R\$ 5.934,26	R\$ 6.785,97	R\$ 7.728,57
1.650	R\$ 2.997,19	R\$ 3.807,65	R\$ 4.641,23	R\$ 5.603,32	R\$ 6.289,94	R\$ 7.186,40	R\$ 8.186,60
1.750	R\$ 3.173,06	R\$ 4.025,31	R\$ 4.907,52	R\$ 5.920,40	R\$ 6.645,62	R\$ 7.586,83	R\$ 8.644,63
1.850	R\$ 3.348,93	R\$ 4.242,97	R\$ 5.173,81	R\$ 6.237,48	R\$ 7.001,30	R\$ 7.987,26	R\$ 9.102,66
1.950	R\$ 3.524,80	R\$ 4.460,63	R\$ 5.440,10	R\$ 6.554,56	R\$ 7.356,98	R\$ 8.387,69	R\$ 9.560,69
2.050	R\$ 3.700,67	R\$ 4.678,29	R\$ 5.706,39	R\$ 6.871,64	R\$ 7.712,66	R\$ 8.788,12	R\$ 10.018,72
2.150	R\$ 3.876,54	R\$ 4.895,95	R\$ 5.972,68	R\$ 7.188,72	R\$ 8.068,34	R\$ 9.188,55	R\$ 10.476,75
2.250	R\$ 4.052,41	R\$ 5.113,61	R\$ 6.238,97	R\$ 7.505,80	R\$ 8.424,02	R\$ 9.588,98	R\$ 10.934,78
2.350	R\$ 4.228,28	R\$ 5.331,27	R\$ 6.505,26	R\$ 7.822,88	R\$ 8.779,70	R\$ 9.989,41	R\$ 11.392,81
2.450	R\$ 4.404,15	R\$ 5.548,93	R\$ 6.771,55	R\$ 8.139,96	R\$ 9.135,38	R\$ 10.389,84	R\$ 11.850,84
2.550	R\$ 4.580,02	R\$ 5.766,59	R\$ 7.037,84	R\$ 8.457,04	R\$ 9.491,06	R\$ 10.790,27	R\$ 12.308,87
2.650	R\$ 4.755,89	R\$ 5.984,25	R\$ 7.304,13	R\$ 8.774,12	R\$ 9.846,74	R\$ 11.190,70	R\$ 12.766,90
2.750	R\$ 4.931,76	R\$ 6.201,91	R\$ 7.570,42	R\$ 9.091,20	R\$ 10.202,42	R\$ 11.591,13	R\$ 13.224,93
2.850	R\$ 5.107,63	R\$ 6.419,57	R\$ 7.836,71	R\$ 9.408,28	R\$ 10.558,10	R\$ 11.991,56	R\$ 13.682,96
2.950	R\$ 5.283,50	R\$ 6.637,23	R\$ 8.103,00	R\$ 9.725,36	R\$ 10.913,78	R\$ 12.391,99	R\$ 14.140,99

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 47. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Containerizada

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado		
	5	6	9
50	R\$ 426,35	R\$ 495,75	R\$ 713,21
150	R\$ 695,10	R\$ 803,85	R\$ 1.105,83
250	R\$ 963,85	R\$ 1.111,95	R\$ 1.498,45
350	R\$ 1.232,60	R\$ 1.420,05	R\$ 1.891,07
450	R\$ 1.501,35	R\$ 1.728,15	R\$ 2.283,69
550	R\$ 1.770,10	R\$ 2.036,25	R\$ 2.676,31
650	R\$ 2.038,85	R\$ 2.344,35	R\$ 3.068,93
750	R\$ 2.307,60	R\$ 2.652,45	R\$ 3.461,55
850	R\$ 2.576,35	R\$ 2.960,55	R\$ 3.854,17
950	R\$ 2.845,10	R\$ 3.268,65	R\$ 4.246,79
1.050	R\$ 3.113,85	R\$ 3.576,75	R\$ 4.639,41
1.150	R\$ 3.382,60	R\$ 3.884,85	R\$ 5.032,03
1.250	R\$ 3.651,35	R\$ 4.192,95	R\$ 5.424,65
1.350	R\$ 3.920,10	R\$ 4.501,05	R\$ 5.817,27
1.450	R\$ 4.188,85	R\$ 4.809,15	R\$ 6.209,89
1.550	R\$ 4.457,60	R\$ 5.117,25	R\$ 6.602,51
1.650	R\$ 4.726,35	R\$ 5.425,35	R\$ 6.995,13
1.750	R\$ 4.995,10	R\$ 5.733,45	R\$ 7.387,75
1.850	R\$ 5.263,85	R\$ 6.041,55	R\$ 7.780,37
1.950	R\$ 5.532,60	R\$ 6.349,65	R\$ 8.172,99
2.050	R\$ 5.801,35	R\$ 6.657,75	R\$ 8.565,61
2.150	R\$ 6.070,10	R\$ 6.965,85	R\$ 8.958,23
2.250	R\$ 6.338,85	R\$ 7.273,95	R\$ 9.350,85
2.350	R\$ 6.607,60	R\$ 7.582,05	R\$ 9.743,47
2.450	R\$ 6.876,35	R\$ 7.890,15	R\$ 10.136,09
2.550	R\$ 7.145,10	R\$ 8.198,25	R\$ 10.528,71
2.650	R\$ 7.413,85	R\$ 8.506,35	R\$ 10.921,33
2.750	R\$ 7.682,60	R\$ 8.814,45	R\$ 11.313,95
2.850	R\$ 7.951,35	R\$ 9.122,55	R\$ 11.706,57
2.950	R\$ 8.220,10	R\$ 9.430,65	R\$ 12.099,19

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 48. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Geral

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 154,56	R\$ 276,04	R\$ 330,83	R\$ 426,00	R\$ 495,75	R\$ 648,22	R\$ 713,21
150	R\$ 303,81	R\$ 462,39	R\$ 558,50	R\$ 694,04	R\$ 803,85	R\$ 993,33	R\$ 1.105,83
250	R\$ 453,06	R\$ 648,74	R\$ 786,17	R\$ 962,08	R\$ 1.111,95	R\$ 1.338,44	R\$ 1.498,45
350	R\$ 602,31	R\$ 835,09	R\$ 1.013,84	R\$ 1.230,12	R\$ 1.420,05	R\$ 1.683,55	R\$ 1.891,07
450	R\$ 751,56	R\$ 1.021,44	R\$ 1.241,51	R\$ 1.498,16	R\$ 1.728,15	R\$ 2.028,66	R\$ 2.283,69
550	R\$ 900,81	R\$ 1.207,79	R\$ 1.469,18	R\$ 1.766,20	R\$ 2.036,25	R\$ 2.373,77	R\$ 2.676,31
650	R\$ 1.050,06	R\$ 1.394,14	R\$ 1.696,85	R\$ 2.034,24	R\$ 2.344,35	R\$ 2.718,88	R\$ 3.068,93
750	R\$ 1.199,31	R\$ 1.580,49	R\$ 1.924,52	R\$ 2.302,28	R\$ 2.652,45	R\$ 3.063,99	R\$ 3.461,55
850	R\$ 1.348,56	R\$ 1.766,84	R\$ 2.152,19	R\$ 2.570,32	R\$ 2.960,55	R\$ 3.409,10	R\$ 3.854,17
950	R\$ 1.497,81	R\$ 1.953,19	R\$ 2.379,86	R\$ 2.838,36	R\$ 3.268,65	R\$ 3.754,21	R\$ 4.246,79
1.050	R\$ 1.647,06	R\$ 2.139,54	R\$ 2.607,53	R\$ 3.106,40	R\$ 3.576,75	R\$ 4.099,32	R\$ 4.639,41
1.150	R\$ 1.796,31	R\$ 2.325,89	R\$ 2.835,20	R\$ 3.374,44	R\$ 3.884,85	R\$ 4.444,43	R\$ 5.032,03
1.250	R\$ 1.945,56	R\$ 2.512,24	R\$ 3.062,87	R\$ 3.642,48	R\$ 4.192,95	R\$ 4.789,54	R\$ 5.424,65
1.350	R\$ 2.094,81	R\$ 2.698,59	R\$ 3.290,54	R\$ 3.910,52	R\$ 4.501,05	R\$ 5.134,65	R\$ 5.817,27
1.450	R\$ 2.244,06	R\$ 2.884,94	R\$ 3.518,21	R\$ 4.178,56	R\$ 4.809,15	R\$ 5.479,76	R\$ 6.209,89
1.550	R\$ 2.393,31	R\$ 3.071,29	R\$ 3.745,88	R\$ 4.446,60	R\$ 5.117,25	R\$ 5.824,87	R\$ 6.602,51
1.650	R\$ 2.542,56	R\$ 3.257,64	R\$ 3.973,55	R\$ 4.714,64	R\$ 5.425,35	R\$ 6.169,98	R\$ 6.995,13
1.750	R\$ 2.691,81	R\$ 3.443,99	R\$ 4.201,22	R\$ 4.982,68	R\$ 5.733,45	R\$ 6.515,09	R\$ 7.387,75
1.850	R\$ 2.841,06	R\$ 3.630,34	R\$ 4.428,89	R\$ 5.250,72	R\$ 6.041,55	R\$ 6.860,20	R\$ 7.780,37
1.950	R\$ 2.990,31	R\$ 3.816,69	R\$ 4.656,56	R\$ 5.518,76	R\$ 6.349,65	R\$ 7.205,31	R\$ 8.172,99
2.050	R\$ 3.139,56	R\$ 4.003,04	R\$ 4.884,23	R\$ 5.786,80	R\$ 6.657,75	R\$ 7.550,42	R\$ 8.565,61
2.150	R\$ 3.288,81	R\$ 4.189,39	R\$ 5.111,90	R\$ 6.054,84	R\$ 6.965,85	R\$ 7.895,53	R\$ 8.958,23
2.250	R\$ 3.438,06	R\$ 4.375,74	R\$ 5.339,57	R\$ 6.322,88	R\$ 7.273,95	R\$ 8.240,64	R\$ 9.350,85
2.350	R\$ 3.587,31	R\$ 4.562,09	R\$ 5.567,24	R\$ 6.590,92	R\$ 7.582,05	R\$ 8.585,75	R\$ 9.743,47
2.450	R\$ 3.736,56	R\$ 4.748,44	R\$ 5.794,91	R\$ 6.858,96	R\$ 7.890,15	R\$ 8.930,86	R\$ 10.136,09
2.550	R\$ 3.885,81	R\$ 4.934,79	R\$ 6.022,58	R\$ 7.127,00	R\$ 8.198,25	R\$ 9.275,97	R\$ 10.528,71
2.650	R\$ 4.035,06	R\$ 5.121,14	R\$ 6.250,25	R\$ 7.395,04	R\$ 8.506,35	R\$ 9.621,08	R\$ 10.921,33
2.750	R\$ 4.184,31	R\$ 5.307,49	R\$ 6.477,92	R\$ 7.663,08	R\$ 8.814,45	R\$ 9.966,19	R\$ 11.313,95
2.850	R\$ 4.333,56	R\$ 5.493,84	R\$ 6.705,59	R\$ 7.931,12	R\$ 9.122,55	R\$ 10.311,30	R\$ 11.706,57
2.950	R\$ 4.482,81	R\$ 5.680,19	R\$ 6.933,26	R\$ 8.199,16	R\$ 9.430,65	R\$ 10.656,41	R\$ 12.099,19

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 49. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Neogranel

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado				
	2	3	4	5	6
50	R\$ 154,56	R\$ 276,04	R\$ 330,83	R\$ 426,00	R\$ 495,75
150	R\$ 303,81	R\$ 462,39	R\$ 558,50	R\$ 694,04	R\$ 803,85
250	R\$ 453,06	R\$ 648,74	R\$ 786,17	R\$ 962,08	R\$ 1.111,95
350	R\$ 602,31	R\$ 835,09	R\$ 1.013,84	R\$ 1.230,12	R\$ 1.420,05
450	R\$ 751,56	R\$ 1.021,44	R\$ 1.241,51	R\$ 1.498,16	R\$ 1.728,15
550	R\$ 900,81	R\$ 1.207,79	R\$ 1.469,18	R\$ 1.766,20	R\$ 2.036,25
650	R\$ 1.050,06	R\$ 1.394,14	R\$ 1.696,85	R\$ 2.034,24	R\$ 2.344,35
750	R\$ 1.199,31	R\$ 1.580,49	R\$ 1.924,52	R\$ 2.302,28	R\$ 2.652,45
850	R\$ 1.348,56	R\$ 1.766,84	R\$ 2.152,19	R\$ 2.570,32	R\$ 2.960,55
950	R\$ 1.497,81	R\$ 1.953,19	R\$ 2.379,86	R\$ 2.838,36	R\$ 3.268,65
1.050	R\$ 1.647,06	R\$ 2.139,54	R\$ 2.607,53	R\$ 3.106,40	R\$ 3.576,75
1.150	R\$ 1.796,31	R\$ 2.325,89	R\$ 2.835,20	R\$ 3.374,44	R\$ 3.884,85
1.250	R\$ 1.945,56	R\$ 2.512,24	R\$ 3.062,87	R\$ 3.642,48	R\$ 4.192,95
1.350	R\$ 2.094,81	R\$ 2.698,59	R\$ 3.290,54	R\$ 3.910,52	R\$ 4.501,05
1.450	R\$ 2.244,06	R\$ 2.884,94	R\$ 3.518,21	R\$ 4.178,56	R\$ 4.809,15
1.550	R\$ 2.393,31	R\$ 3.071,29	R\$ 3.745,88	R\$ 4.446,60	R\$ 5.117,25
1.650	R\$ 2.542,56	R\$ 3.257,64	R\$ 3.973,55	R\$ 4.714,64	R\$ 5.425,35
1.750	R\$ 2.691,81	R\$ 3.443,99	R\$ 4.201,22	R\$ 4.982,68	R\$ 5.733,45
1.850	R\$ 2.841,06	R\$ 3.630,34	R\$ 4.428,89	R\$ 5.250,72	R\$ 6.041,55
1.950	R\$ 2.990,31	R\$ 3.816,69	R\$ 4.656,56	R\$ 5.518,76	R\$ 6.349,65
2.050	R\$ 3.139,56	R\$ 4.003,04	R\$ 4.884,23	R\$ 5.786,80	R\$ 6.657,75
2.150	R\$ 3.288,81	R\$ 4.189,39	R\$ 5.111,90	R\$ 6.054,84	R\$ 6.965,85
2.250	R\$ 3.438,06	R\$ 4.375,74	R\$ 5.339,57	R\$ 6.322,88	R\$ 7.273,95
2.350	R\$ 3.587,31	R\$ 4.562,09	R\$ 5.567,24	R\$ 6.590,92	R\$ 7.582,05
2.450	R\$ 3.736,56	R\$ 4.748,44	R\$ 5.794,91	R\$ 6.858,96	R\$ 7.890,15
2.550	R\$ 3.885,81	R\$ 4.934,79	R\$ 6.022,58	R\$ 7.127,00	R\$ 8.198,25
2.650	R\$ 4.035,06	R\$ 5.121,14	R\$ 6.250,25	R\$ 7.395,04	R\$ 8.506,35
2.750	R\$ 4.184,31	R\$ 5.307,49	R\$ 6.477,92	R\$ 7.663,08	R\$ 8.814,45
2.850	R\$ 4.333,56	R\$ 5.493,84	R\$ 6.705,59	R\$ 7.931,12	R\$ 9.122,55
2.950	R\$ 4.482,81	R\$ 5.680,19	R\$ 6.933,26	R\$ 8.199,16	R\$ 9.430,65

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 50. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Perigosa (granel sólido)

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 225,53	R\$ 399,55	R\$ 463,05	R\$ 582,63	R\$ 652,37	R\$ 854,00	R\$ 918,99
150	R\$ 415,13	R\$ 626,62	R\$ 733,30	R\$ 893,85	R\$ 1.003,66	R\$ 1.244,50	R\$ 1.357,00
250	R\$ 604,73	R\$ 853,70	R\$ 1.003,55	R\$ 1.205,08	R\$ 1.354,95	R\$ 1.634,99	R\$ 1.795,01
350	R\$ 794,33	R\$ 1.080,78	R\$ 1.273,79	R\$ 1.516,30	R\$ 1.706,24	R\$ 2.025,49	R\$ 2.233,01
450	R\$ 983,94	R\$ 1.307,86	R\$ 1.544,04	R\$ 1.827,53	R\$ 2.057,52	R\$ 2.415,99	R\$ 2.671,02
550	R\$ 1.173,54	R\$ 1.534,94	R\$ 1.814,29	R\$ 2.138,76	R\$ 2.408,81	R\$ 2.806,49	R\$ 3.109,03
650	R\$ 1.363,14	R\$ 1.762,01	R\$ 2.084,54	R\$ 2.449,98	R\$ 2.760,10	R\$ 3.196,98	R\$ 3.547,04
750	R\$ 1.552,74	R\$ 1.989,09	R\$ 2.354,79	R\$ 2.761,21	R\$ 3.111,38	R\$ 3.587,48	R\$ 3.985,05
850	R\$ 1.742,34	R\$ 2.216,17	R\$ 2.625,03	R\$ 3.072,43	R\$ 3.462,67	R\$ 3.977,98	R\$ 4.423,06
950	R\$ 1.931,94	R\$ 2.443,25	R\$ 2.895,28	R\$ 3.383,66	R\$ 3.813,96	R\$ 4.368,48	R\$ 4.861,07
1.050	R\$ 2.121,54	R\$ 2.670,32	R\$ 3.165,53	R\$ 3.694,89	R\$ 4.165,24	R\$ 4.758,97	R\$ 5.299,08
1.150	R\$ 2.311,15	R\$ 2.897,40	R\$ 3.435,78	R\$ 4.006,11	R\$ 4.516,53	R\$ 5.149,47	R\$ 5.737,09
1.250	R\$ 2.500,75	R\$ 3.124,48	R\$ 3.706,03	R\$ 4.317,34	R\$ 4.867,82	R\$ 5.539,97	R\$ 6.175,09
1.350	R\$ 2.690,35	R\$ 3.351,56	R\$ 3.976,27	R\$ 4.628,56	R\$ 5.219,10	R\$ 5.930,47	R\$ 6.613,10
1.450	R\$ 2.879,95	R\$ 3.578,64	R\$ 4.246,52	R\$ 4.939,79	R\$ 5.570,39	R\$ 6.320,96	R\$ 7.051,11
1.550	R\$ 3.069,55	R\$ 3.805,71	R\$ 4.516,77	R\$ 5.251,02	R\$ 5.921,68	R\$ 6.711,46	R\$ 7.489,12
1.650	R\$ 3.259,15	R\$ 4.032,79	R\$ 4.787,02	R\$ 5.562,24	R\$ 6.272,96	R\$ 7.101,96	R\$ 7.927,13
1.750	R\$ 3.448,75	R\$ 4.259,87	R\$ 5.057,27	R\$ 5.873,47	R\$ 6.624,25	R\$ 7.492,46	R\$ 8.365,14
1.850	R\$ 3.638,35	R\$ 4.486,95	R\$ 5.327,52	R\$ 6.184,69	R\$ 6.975,54	R\$ 7.882,95	R\$ 8.803,15
1.950	R\$ 3.827,96	R\$ 4.714,03	R\$ 5.597,76	R\$ 6.495,92	R\$ 7.326,82	R\$ 8.273,45	R\$ 9.241,16
2.050	R\$ 4.017,56	R\$ 4.941,10	R\$ 5.868,01	R\$ 6.807,15	R\$ 7.678,11	R\$ 8.663,95	R\$ 9.679,17
2.150	R\$ 4.207,16	R\$ 5.168,18	R\$ 6.138,26	R\$ 7.118,37	R\$ 8.029,40	R\$ 9.054,45	R\$ 10.117,17
2.250	R\$ 4.396,76	R\$ 5.395,26	R\$ 6.408,51	R\$ 7.429,60	R\$ 8.380,68	R\$ 9.444,95	R\$ 10.555,18
2.350	R\$ 4.586,36	R\$ 5.622,34	R\$ 6.678,76	R\$ 7.740,82	R\$ 8.731,97	R\$ 9.835,44	R\$ 10.993,19
2.450	R\$ 4.775,96	R\$ 5.849,41	R\$ 6.949,00	R\$ 8.052,05	R\$ 9.083,26	R\$ 10.225,94	R\$ 11.431,20
2.550	R\$ 4.965,56	R\$ 6.076,49	R\$ 7.219,25	R\$ 8.363,28	R\$ 9.434,55	R\$ 10.616,44	R\$ 11.869,21
2.650	R\$ 5.155,17	R\$ 6.303,57	R\$ 7.489,50	R\$ 8.674,50	R\$ 9.785,83	R\$ 11.006,94	R\$ 12.307,22
2.750	R\$ 5.344,77	R\$ 6.530,65	R\$ 7.759,75	R\$ 8.985,73	R\$ 10.137,12	R\$ 11.397,43	R\$ 12.745,23
2.850	R\$ 5.534,37	R\$ 6.757,73	R\$ 8.030,00	R\$ 9.296,95	R\$ 10.488,41	R\$ 11.787,93	R\$ 13.183,24
2.950	R\$ 5.723,97	R\$ 6.984,80	R\$ 8.300,24	R\$ 9.608,18	R\$ 10.839,69	R\$ 12.178,43	R\$ 13.621,24

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 51. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Perigosa (granel líquido)

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 236,45	R\$ 422,80	R\$ 476,87	R\$ 622,53	R\$ 708,29	R\$ 923,38	R\$ 988,92
150	R\$ 430,25	R\$ 654,82	R\$ 749,95	R\$ 940,76	R\$ 1.069,39	R\$ 1.323,79	R\$ 1.436,92
250	R\$ 624,05	R\$ 886,84	R\$ 1.023,03	R\$ 1.258,99	R\$ 1.430,49	R\$ 1.724,20	R\$ 1.884,92
350	R\$ 817,85	R\$ 1.118,86	R\$ 1.296,11	R\$ 1.577,22	R\$ 1.791,59	R\$ 2.124,61	R\$ 2.332,92
450	R\$ 1.011,65	R\$ 1.350,88	R\$ 1.569,19	R\$ 1.895,45	R\$ 2.152,69	R\$ 2.525,02	R\$ 2.780,92
550	R\$ 1.205,45	R\$ 1.582,90	R\$ 1.842,27	R\$ 2.213,68	R\$ 2.513,79	R\$ 2.925,43	R\$ 3.228,92
650	R\$ 1.399,25	R\$ 1.814,92	R\$ 2.115,35	R\$ 2.531,91	R\$ 2.874,89	R\$ 3.325,84	R\$ 3.676,92
750	R\$ 1.593,05	R\$ 2.046,94	R\$ 2.388,43	R\$ 2.850,14	R\$ 3.235,99	R\$ 3.726,25	R\$ 4.124,92
850	R\$ 1.786,85	R\$ 2.278,96	R\$ 2.661,51	R\$ 3.168,37	R\$ 3.597,09	R\$ 4.126,66	R\$ 4.572,92
950	R\$ 1.980,65	R\$ 2.510,98	R\$ 2.934,59	R\$ 3.486,60	R\$ 3.958,19	R\$ 4.527,07	R\$ 5.020,92
1.050	R\$ 2.174,45	R\$ 2.743,00	R\$ 3.207,67	R\$ 3.804,83	R\$ 4.319,29	R\$ 4.927,48	R\$ 5.468,92
1.150	R\$ 2.368,25	R\$ 2.975,02	R\$ 3.480,75	R\$ 4.123,06	R\$ 4.680,39	R\$ 5.327,89	R\$ 5.916,92
1.250	R\$ 2.562,05	R\$ 3.207,04	R\$ 3.753,83	R\$ 4.441,29	R\$ 5.041,49	R\$ 5.728,30	R\$ 6.364,92
1.350	R\$ 2.755,85	R\$ 3.439,06	R\$ 4.026,91	R\$ 4.759,52	R\$ 5.402,59	R\$ 6.128,71	R\$ 6.812,92
1.450	R\$ 2.949,65	R\$ 3.671,08	R\$ 4.299,99	R\$ 5.077,75	R\$ 5.763,69	R\$ 6.529,12	R\$ 7.260,92
1.550	R\$ 3.143,45	R\$ 3.903,10	R\$ 4.573,07	R\$ 5.395,98	R\$ 6.124,79	R\$ 6.929,53	R\$ 7.708,92
1.650	R\$ 3.337,25	R\$ 4.135,12	R\$ 4.846,15	R\$ 5.714,21	R\$ 6.485,89	R\$ 7.329,94	R\$ 8.156,92
1.750	R\$ 3.531,05	R\$ 4.367,14	R\$ 5.119,23	R\$ 6.032,44	R\$ 6.846,99	R\$ 7.730,35	R\$ 8.604,92
1.850	R\$ 3.724,85	R\$ 4.599,16	R\$ 5.392,31	R\$ 6.350,67	R\$ 7.208,09	R\$ 8.130,76	R\$ 9.052,92
1.950	R\$ 3.918,65	R\$ 4.831,18	R\$ 5.665,39	R\$ 6.668,90	R\$ 7.569,19	R\$ 8.531,17	R\$ 9.500,92
2.050	R\$ 4.112,45	R\$ 5.063,20	R\$ 5.938,47	R\$ 6.987,13	R\$ 7.930,29	R\$ 8.931,58	R\$ 9.948,92
2.150	R\$ 4.306,25	R\$ 5.295,22	R\$ 6.211,55	R\$ 7.305,36	R\$ 8.291,39	R\$ 9.331,99	R\$ 10.396,92
2.250	R\$ 4.500,05	R\$ 5.527,24	R\$ 6.484,63	R\$ 7.623,59	R\$ 8.652,49	R\$ 9.732,40	R\$ 10.844,92
2.350	R\$ 4.693,85	R\$ 5.759,26	R\$ 6.757,71	R\$ 7.941,82	R\$ 9.013,59	R\$ 10.132,81	R\$ 11.292,92
2.450	R\$ 4.887,65	R\$ 5.991,28	R\$ 7.030,79	R\$ 8.260,05	R\$ 9.374,69	R\$ 10.533,22	R\$ 11.740,92
2.550	R\$ 5.081,45	R\$ 6.223,30	R\$ 7.303,87	R\$ 8.578,28	R\$ 9.735,79	R\$ 10.933,63	R\$ 12.188,92
2.650	R\$ 5.275,25	R\$ 6.455,32	R\$ 7.576,95	R\$ 8.896,51	R\$ 10.096,89	R\$ 11.334,04	R\$ 12.636,92
2.750	R\$ 5.469,05	R\$ 6.687,34	R\$ 7.850,03	R\$ 9.214,74	R\$ 10.457,99	R\$ 11.734,45	R\$ 13.084,92
2.850	R\$ 5.662,85	R\$ 6.919,36	R\$ 8.123,11	R\$ 9.532,97	R\$ 10.819,09	R\$ 12.134,86	R\$ 13.532,92
2.950	R\$ 5.856,65	R\$ 7.151,38	R\$ 8.396,19	R\$ 9.851,20	R\$ 11.180,19	R\$ 12.535,27	R\$ 13.980,92

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 52. Exemplos de resultados obtidos com a aplicação das equações de Carga Perigosa (frigorificada)

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 234,83	R\$412,43	R\$475,14	R\$ 647,28	R\$ 716,30	R\$ 923,65	R\$ 1.002,25
150	R\$ 442,24	R\$661,63	R\$773,43	R\$ 997,74	R\$ 1.105,37	R\$ 1.357,71	R\$ 1.493,91
250	R\$ 649,66	R\$910,83	R\$ 1.071,73	R\$ 1.348,21	R\$ 1.494,44	R\$ 1.791,78	R\$ 1.985,57
350	R\$ 857,07	R\$ 1.160,03	R\$ 1.370,02	R\$ 1.698,67	R\$ 1.883,50	R\$ 2.225,85	R\$ 2.477,23
450	R\$ 1.064,49	R\$ 1.409,23	R\$ 1.668,31	R\$ 2.049,13	R\$ 2.272,57	R\$ 2.659,92	R\$ 2.968,89
550	R\$ 1.271,90	R\$ 1.658,43	R\$ 1.966,60	R\$ 2.399,59	R\$ 2.661,64	R\$ 3.093,99	R\$ 3.460,55
650	R\$ 1.479,32	R\$ 1.907,63	R\$ 2.264,90	R\$ 2.750,05	R\$ 3.050,71	R\$ 3.528,06	R\$ 3.952,21
750	R\$ 1.686,73	R\$ 2.156,83	R\$ 2.563,19	R\$ 3.100,52	R\$ 3.439,77	R\$ 3.962,12	R\$ 4.443,88
850	R\$ 1.894,15	R\$ 2.406,03	R\$ 2.861,48	R\$ 3.450,98	R\$ 3.828,84	R\$ 4.396,19	R\$ 4.935,54
950	R\$ 2.101,56	R\$ 2.655,23	R\$ 3.159,78	R\$ 3.801,44	R\$ 4.217,91	R\$ 4.830,26	R\$ 5.427,20
1.050	R\$ 2.308,98	R\$ 2.904,43	R\$ 3.458,07	R\$ 4.151,90	R\$ 4.606,97	R\$ 5.264,33	R\$ 5.918,86
1.150	R\$ 2.516,40	R\$ 3.153,63	R\$ 3.756,36	R\$ 4.502,37	R\$ 4.996,04	R\$ 5.698,40	R\$ 6.410,52
1.250	R\$ 2.723,81	R\$ 3.402,83	R\$ 4.054,65	R\$ 4.852,83	R\$ 5.385,11	R\$ 6.132,47	R\$ 6.902,18
1.350	R\$ 2.931,23	R\$ 3.652,03	R\$ 4.352,95	R\$ 5.203,29	R\$ 5.774,17	R\$ 6.566,53	R\$ 7.393,84
1.450	R\$ 3.138,64	R\$ 3.901,23	R\$ 4.651,24	R\$ 5.553,75	R\$ 6.163,24	R\$ 7.000,60	R\$ 7.885,50
1.550	R\$ 3.346,06	R\$ 4.150,43	R\$ 4.949,53	R\$ 5.904,21	R\$ 6.552,31	R\$ 7.434,67	R\$ 8.377,17
1.650	R\$ 3.553,47	R\$ 4.399,63	R\$ 5.247,83	R\$ 6.254,68	R\$ 6.941,38	R\$ 7.868,74	R\$ 8.868,83
1.750	R\$ 3.760,89	R\$ 4.648,83	R\$ 5.546,12	R\$ 6.605,14	R\$ 7.330,44	R\$ 8.302,81	R\$ 9.360,49
1.850	R\$ 3.968,30	R\$ 4.898,03	R\$ 5.844,41	R\$ 6.955,60	R\$ 7.719,51	R\$ 8.736,87	R\$ 9.852,15
1.950	R\$ 4.175,72	R\$ 5.147,23	R\$ 6.142,70	R\$ 7.306,06	R\$ 8.108,58	R\$ 9.170,94	R\$ 10.343,81
2.050	R\$ 4.383,13	R\$ 5.396,43	R\$ 6.441,00	R\$ 7.656,53	R\$ 8.497,64	R\$ 9.605,01	R\$ 10.835,47
2.150	R\$ 4.590,55	R\$ 5.645,63	R\$ 6.739,29	R\$ 8.006,99	R\$ 8.886,71	R\$ 10.039,08	R\$ 11.327,13
2.250	R\$ 4.797,96	R\$ 5.894,83	R\$ 7.037,58	R\$ 8.357,45	R\$ 9.275,78	R\$ 10.473,15	R\$ 11.818,80
2.350	R\$ 5.005,38	R\$ 6.144,03	R\$ 7.335,87	R\$ 8.707,91	R\$ 9.664,85	R\$ 10.907,22	R\$ 12.310,46
2.450	R\$ 5.212,79	R\$ 6.393,23	R\$ 7.634,17	R\$ 9.058,37	R\$ 10.053,91	R\$ 11.341,28	R\$ 12.802,12
2.550	R\$ 5.420,21	R\$ 6.642,43	R\$ 7.932,46	R\$ 9.408,84	R\$ 10.442,98	R\$ 11.775,35	R\$ 13.293,78
2.650	R\$ 5.627,63	R\$ 6.891,63	R\$ 8.230,75	R\$ 9.759,30	R\$ 10.832,05	R\$ 12.209,42	R\$ 13.785,44
2.750	R\$ 5.835,04	R\$ 7.140,83	R\$ 8.529,05	R\$ 10.109,76	R\$ 11.221,11	R\$ 12.643,49	R\$ 14.277,10
2.850	R\$ 6.042,46	R\$ 7.390,03	R\$ 8.827,34	R\$ 10.460,22	R\$ 11.610,18	R\$ 13.077,56	R\$ 14.768,76
2.950	R\$ 6.249,87	R\$ 7.639,23	R\$ 9.125,63	R\$ 10.810,69	R\$ 11.999,25	R\$ 13.511,63	R\$ 15.260,43

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 53. Exemplos de resultados obtidos coma a aplicação das equações de Carga Perigosa (containerizada)

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado		
	5	6	9
50	R\$ 525,81	R\$ 595,20	R\$ 836,44
150	R\$ 814,03	R\$ 922,77	R\$ 1.248,72
250	R\$ 1.102,26	R\$ 1.250,34	R\$ 1.661,01
350	R\$ 1.390,48	R\$ 1.577,91	R\$ 2.073,30
450	R\$ 1.678,71	R\$ 1.905,48	R\$ 2.485,58
550	R\$ 1.966,93	R\$ 2.233,06	R\$ 2.897,87
650	R\$ 2.255,16	R\$ 2.560,63	R\$ 3.310,16
750	R\$ 2.543,38	R\$ 2.888,20	R\$ 3.722,44
850	R\$ 2.831,61	R\$ 3.215,77	R\$ 4.134,73
950	R\$ 3.119,83	R\$ 3.543,34	R\$ 4.547,02
1.050	R\$ 3.408,06	R\$ 3.870,91	R\$ 4.959,30
1.150	R\$ 3.696,28	R\$ 4.198,49	R\$ 5.371,59
1.250	R\$ 3.984,51	R\$ 4.526,06	R\$ 5.783,88
1.350	R\$ 4.272,73	R\$ 4.853,63	R\$ 6.196,17
1.450	R\$ 4.560,96	R\$ 5.181,20	R\$ 6.608,45
1.550	R\$ 4.849,18	R\$ 5.508,77	R\$ 7.020,74
1.650	R\$ 5.137,41	R\$ 5.836,34	R\$ 7.433,03
1.750	R\$ 5.425,63	R\$ 6.163,92	R\$ 7.845,31
1.850	R\$ 5.713,86	R\$ 6.491,49	R\$ 8.257,60
1.950	R\$ 6.002,08	R\$ 6.819,06	R\$ 8.669,89
2.050	R\$ 6.290,31	R\$ 7.146,63	R\$ 9.082,17
2.150	R\$ 6.578,53	R\$ 7.474,20	R\$ 9.494,46
2.250	R\$ 6.866,76	R\$ 7.801,77	R\$ 9.906,75
2.350	R\$ 7.154,98	R\$ 8.129,35	R\$ 10.319,03
2.450	R\$ 7.443,21	R\$ 8.456,92	R\$ 10.731,32
2.550	R\$ 7.731,43	R\$ 8.784,49	R\$ 11.143,61
2.650	R\$ 8.019,66	R\$ 9.112,06	R\$ 11.555,90
2.750	R\$ 8.307,88	R\$ 9.439,63	R\$ 11.968,18
2.850	R\$ 8.596,11	R\$ 9.767,20	R\$ 12.380,47
2.950	R\$ 8.884,33	R\$ 10.094,78	R\$ 12.792,76

PROJETO: REVISÃO DE METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO, MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E À ADEQUAÇÃO DA TABELA DE FRETES

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

Tabela 54. Exemplos de resultados obtidos coma a aplicação das equações de Carga Perigosa (carga geral)

Distância (km)	Número de eixos carregados do veículo combinado						
	2	3	4	5	6	7	9
50	R\$ 194,97	R\$ 348,61	R\$ 410,04	R\$ 525,45	R\$ 595,20	R\$ 771,45	R\$ 836,44
150	R\$ 360,70	R\$ 551,45	R\$ 655,95	R\$ 812,96	R\$ 922,77	R\$ 1.136,22	R\$ 1.248,72
250	R\$ 526,44	R\$ 754,28	R\$ 901,87	R\$ 1.100,47	R\$ 1.250,34	R\$ 1.501,00	R\$ 1.661,01
350	R\$ 692,17	R\$ 957,12	R\$ 1.147,78	R\$ 1.387,98	R\$ 1.577,91	R\$ 1.865,77	R\$ 2.073,30
450	R\$ 857,90	R\$ 1.159,95	R\$ 1.393,69	R\$ 1.675,49	R\$ 1.905,48	R\$ 2.230,55	R\$ 2.485,58
550	R\$ 1.023,63	R\$ 1.362,79	R\$ 1.639,61	R\$ 1.963,00	R\$ 2.233,06	R\$ 2.595,32	R\$ 2.897,87
650	R\$ 1.189,36	R\$ 1.565,63	R\$ 1.885,52	R\$ 2.250,51	R\$ 2.560,63	R\$ 2.960,10	R\$ 3.310,16
750	R\$ 1.355,10	R\$ 1.768,46	R\$ 2.131,43	R\$ 2.538,02	R\$ 2.888,20	R\$ 3.324,88	R\$ 3.722,44
850	R\$ 1.520,83	R\$ 1.971,30	R\$ 2.377,35	R\$ 2.825,54	R\$ 3.215,77	R\$ 3.689,65	R\$ 4.134,73
950	R\$ 1.686,56	R\$ 2.174,13	R\$ 2.623,26	R\$ 3.113,05	R\$ 3.543,34	R\$ 4.054,43	R\$ 4.547,02
1.050	R\$ 1.852,29	R\$ 2.376,97	R\$ 2.869,17	R\$ 3.400,56	R\$ 3.870,91	R\$ 4.419,20	R\$ 4.959,30
1.150	R\$ 2.018,03	R\$ 2.579,81	R\$ 3.115,09	R\$ 3.688,07	R\$ 4.198,49	R\$ 4.783,98	R\$ 5.371,59
1.250	R\$ 2.183,76	R\$ 2.782,64	R\$ 3.361,00	R\$ 3.975,58	R\$ 4.526,06	R\$ 5.148,75	R\$ 5.783,88
1.350	R\$ 2.349,49	R\$ 2.985,48	R\$ 3.606,91	R\$ 4.263,09	R\$ 4.853,63	R\$ 5.513,53	R\$ 6.196,17
1.450	R\$ 2.515,22	R\$ 3.188,32	R\$ 3.852,83	R\$ 4.550,60	R\$ 5.181,20	R\$ 5.878,30	R\$ 6.608,45
1.550	R\$ 2.680,95	R\$ 3.391,15	R\$ 4.098,74	R\$ 4.838,11	R\$ 5.508,77	R\$ 6.243,08	R\$ 7.020,74
1.650	R\$ 2.846,69	R\$ 3.593,99	R\$ 4.344,65	R\$ 5.125,62	R\$ 5.836,34	R\$ 6.607,86	R\$ 7.433,03
1.750	R\$ 3.012,42	R\$ 3.796,82	R\$ 4.590,57	R\$ 5.413,13	R\$ 6.163,92	R\$ 6.972,63	R\$ 7.845,31
1.850	R\$ 3.178,15	R\$ 3.999,66	R\$ 4.836,48	R\$ 5.700,64	R\$ 6.491,49	R\$ 7.337,41	R\$ 8.257,60
1.950	R\$ 3.343,88	R\$ 4.202,50	R\$ 5.082,39	R\$ 5.988,15	R\$ 6.819,06	R\$ 7.702,18	R\$ 8.669,89
2.050	R\$ 3.509,62	R\$ 4.405,33	R\$ 5.328,31	R\$ 6.275,67	R\$ 7.146,63	R\$ 8.066,96	R\$ 9.082,17
2.150	R\$ 3.675,35	R\$ 4.608,17	R\$ 5.574,22	R\$ 6.563,18	R\$ 7.474,20	R\$ 8.431,73	R\$ 9.494,46
2.250	R\$ 3.841,08	R\$ 4.811,00	R\$ 5.820,13	R\$ 6.850,69	R\$ 7.801,77	R\$ 8.796,51	R\$ 9.906,75
2.350	R\$ 4.006,81	R\$ 5.013,84	R\$ 6.066,05	R\$ 7.138,20	R\$ 8.129,35	R\$ 9.161,29	R\$ 10.319,03
2.450	R\$ 4.172,55	R\$ 5.216,68	R\$ 6.311,96	R\$ 7.425,71	R\$ 8.456,92	R\$ 9.526,06	R\$ 10.731,32
2.550	R\$ 4.338,28	R\$ 5.419,51	R\$ 6.557,87	R\$ 7.713,22	R\$ 8.784,49	R\$ 9.890,84	R\$ 11.143,61
2.650	R\$ 4.504,01	R\$ 5.622,35	R\$ 6.803,78	R\$ 8.000,73	R\$ 9.112,06	R\$ 10.255,61	R\$ 11.555,90
2.750	R\$ 4.669,74	R\$ 5.825,18	R\$ 7.049,70	R\$ 8.288,24	R\$ 9.439,63	R\$ 10.620,39	R\$ 11.968,18
2.850	R\$ 4.835,47	R\$ 6.028,02	R\$ 7.295,61	R\$ 8.575,75	R\$ 9.767,20	R\$ 10.985,16	R\$ 12.380,47
2.950	R\$ 5.001,21	R\$ 6.230,86	R\$ 7.541,52	R\$ 8.863,26	R\$ 10.094,78	R\$ 11.349,94	R\$ 12.792,76

ENCAMINHADO NA DATA: 15/04/2019

8.14. Pen-Drive que contém as planilhas referentes a: cálculo dos pisos mínimos e as comparações entre a proposta e a resolução vigentes (“Preços Mínimos Frete.ESALQ-LOGv6.xlsx”); comparativo do impacto de cada variável no resultado final (“Comparativo Proposta ESALQ-LOG e R5839.xlsm”); respostas brutas e refinadas do questionário (“Questionário-Análise2019.03.11.xlsx”)



FUNDAÇÃO DE ESTUDOS AGRÁRIOS LUIZ DE QUEIROZ

Avenida Centenário, 1080 • 13416-000 • Piracicaba, SP
Tel.: (19) 3417-6617 • Fax :. (19) 3434-7217
www.fealq.com.br • projetos@fealq.com.br
CNPJ: 48.659.502/0001-55