

5 O Transporte Multimodal

Pretende esse capítulo, dissertar sobre o aspecto teórico e sistêmico do transporte multimodal, uma vez que o Estudo de Caso deveria explorar mais ricamente os aspectos operacionais e práticos da multimodalidade.

O século 21, principalmente por ser o século da globalização, será renovado com o foco especial no transporte multimodal de cargas. Foco este direcionado pela mudança de requerimentos das cadeias de suprimento globais. Cada um dos modais de transporte (aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo, etc.) tem experimentado uma evolução tecnológica enorme, mas, sob uma estrutura regulatória que não viabilizava a operação integrada.

A mudança da regulamentação, provocada pela agressiva competitividade global das empresas esta desobstruindo o crescimento do transporte multimodal. Não só no Brasil, mas no mundo inteiro, a multimodalidade tem sido dirigida quase que essencialmente por quatro grandes premissas:

Hiper-competição das cadeias de suprimento de um mercado global;

Necessidade de confiabilidade e flexibilidade respondendo as constantes mudanças de requerimento dos usuários (embarcadores) com coordenação entre equipamentos e frequências dos vários modais;

Conhecimento das opções e alternativas atuais e futuras de operações multimodais, tanto quanto a potencialidade associada as tecnologias de informação e comunicação e as mudanças a elas associadas;

Restrições de e na coordenação da capacidade da infra-estrutura, incluindo as regras sejam elas a legislação ou pratica de mercado, tanto quanto a melhor gestão da infra-estrutura existente e largo conhecimento dos futuros investimentos em novas infra-estruturas.

5.1. História e Cronologia do Multimodalismo Domestico

Historicamente, o Brasil fez uma opção pelas rodovias, com o argumento de que permitem uma malha mais extensa e com maior capilaridade, assunto já amplamente dissertado em capítulos anteriores. Essa opção travou e ainda trava o desenvolvimento do transporte multimodal.

A expectativa de que o governo criasse uma única agência regulatória para o setor, responsável pela integração de portos, hidrovias, rodovias, ferrovias e até pelo transporte de carga aérea, não se concretizou. Por pressão da Aeronáutica, o setor aéreo foi o primeiro a ser retirado desse amplo guarda-chuva. Depois, o governo optou pela criação de duas agências, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Se essas duas agências, regulamentadas depois de quase dez anos dos primeiros movimentos rumo a privatização dos transportes, não trabalharem integradas, estará sepultada a expectativa dos especialistas de ver a multimodalidade avançar.

No site da Agencia Nacional de Transporte Terrestres, aquela que atualmente regula o transporte multimodal, apesar de não regular o transporte aquaviário, encontramos sob a ótica do Governo Federal quais seriam as vantagens de utilização do Transporte Multimodal, as quais de forma simplista estão alinhadas com as motivações mundiais. São elas:

- Contratos de compra e venda mais adequados;
- Melhor utilização da capacidade disponível da nossa matriz de transportes;
- Utilização de combinações de modais mais eficientes energeticamente;
- Melhor utilização das tecnologias de informação;
- Ganhos de escala e negociações do transporte;
- Melhor utilização da infra-estrutura para as atividades de apoio, tais como armazenagem e movimentação;
- Aproveitamento da experiência internacional tanto do transporte como dos procedimentos burocráticos comerciais;

Redução de custos indiretos;

Subordinada a ANTT, esta à Superintendência de Logística e Transporte Multimodal - SULOG, cujas competências estão abaixo relacionadas:

Articular com entidades de classe, transportadores, donos de cargas, agências reguladoras de outros modais, órgãos de governo e demais envolvidos com a movimentação de bens para promover o transporte multimodal;

Propor a habilitação dos Operadores de Transporte Multimodal;

Elaborar normas e regulamentos técnicos relativos ao transporte multimodal de cargas;

Desenvolver estudos, acompanhar a logística de distribuição de bens e propor medidas para desenvolver o transporte multimodal;

Atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários;

Aferir a satisfação dos usuários com a prestação dos serviços de movimentação de bens;

Harmonizar interesses e conflitos entre prestadores de serviços e entre estes e os clientes e usuários.

Todas as ações regulatória do governo resultaram constituição legal dos elementos mínimos para a viabilização da operação multimodal. Eram eles:

Definir o conceito de multimodalismo

Constituir legalmente a figura do Operador de Transporte Multimodal (OTM) e regular seu credenciamento

Constituir legalmente o conhecimento de Transporte de Cargas Multimodal (CTMC)

Dispor sobre o ICMS

Dispor sobre o Seguro

As leis que disciplinam exclusivamente o Transporte Multimodal no Brasil estão relacionadas na Tabela 23.

Ano	Legislação	Assunto
1995	Decreto 1.563 de 19/07/1995	Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.
1998	Lei 9.611 de 19/02/1998	Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências;
1998	Circular 40 de 29/05/1998	Dispõe sobre o Seguro obrigatório de Responsabilidade Civil do operador de transporte Multimodal - OTM
2002	Decreto 3.411 de 04/12/2002	Regulamenta a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, altera os Decretos nºs 91.030, de 05 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências.
2002	Circular SUSEP 216 de 13/12/2002	Dispõe sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C).
2004	Decreto 5.276, de 19/11/2004	Altera os arts. 2º e 3º do Decreto no 3.411, de 12 de abril de 2000, que regulamenta o Transporte Multimodal de Cargas, instituído pela Lei no 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e dá outras providências.
2004	Resolução ANTT nº 794, de 22/11/04	Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

Tabela 23 – Legislação Especifica Transporte Multimodal

5.2. Conceito de Multimodalidade e Intermodalidade

Segundo Keedi (2002), tanto a multimodalidade e a intermodalidade são operações que se realizam pela utilização de mais de um modal de transporte. Isto quer dizer transportar uma mercadoria do seu ponto de origem até a entrega no destino final por modalidades diferentes.

Entretanto, a intermodalidade caracteriza-se pela emissão individual de documento de transporte para cada modal, bem como pela divisão de responsabilidade entre os transportadores. Enquanto a multimodalidade, ao contrário, existe a emissão de apenas um documento de transporte, cobrindo o trajeto total da carga, do seu ponto de origem até o ponto de destino. Este documento é emitido pelo OTM, que também toma para si a responsabilidade total pela carga sob sua custódia.

O transporte multimodal não é caracterizado apenas pela utilização de dois ou mais modais com alto nível de eficiência (de cada modal e respectivas interfaces), mas por seu enfoque sistêmico, ou seja, as cargas são transportadas desde a origem até seu destino sob a responsabilidade de apenas um operador (com unificação de seguro e conhecimento de transporte), mesmo que este responsável venha a sub-contratar operações físicas de terceiros. Ou seja, diferenciam-se quanto ao documento de transporte e a responsabilidade do transportador.

A Intermodalidade significa a emissão de documentos de transporte independentes, um de cada transportador, cada um assumindo a responsabilidade pelo seu transporte. Quanto ao embarcador, a responsabilidade pela mercadoria é sua e, em havendo qualquer problema com a carga, ele deve recorrer ao seu seguro, ou contra aquele que lhe causou dano.

Na multimodalidade, ao contrário, existe a emissão de apenas um documento de transporte, emitido pelo OTM, de ponta a ponta. Quanto a responsabilidade pela carga ela é do OTM, do ponto de partida até a entrega final ao destinatário.

Segundo Nazário (2000), que ao analisar o conceito de transporte por mais de um modal encontrou na literatura um conjunto de definições que não convergem necessariamente. A grande divergência está relacionada à diferença entre os termos intermodalidade e multimodalidade.

Nazário identificou uma evolução do uso de mais de um modal para o transporte de carga como demonstra a Tabela 24.

Fase	Estagio da Evolução
Fase 1	Movimentação caracterizada apenas pelo uso de mais de um modal.
Fase 2	Melhoria da eficiência na integração entre modais. A utilização de Contêineres, de equipamentos de movimentação em terminais e de outros instrumentos especializados na transferência de carga de um modal para outro, possibilita a melhoria do desempenho no transbordo da carga.
Fase 3	Integração total da cadeia de transporte, de modo a permitir um gerenciamento integrado de todos os modais utilizados, bem como das operações de transferência, caracterizando uma movimentação porta-a-porta com a aplicação de um único documento.

Tabela 24 – Fases da Evolução do Uso de Mais de um Modal no Transporte de Carga

A primeira fase, caracteriza-se por um transporte combinado, ou seja, na utilização de mais de um modal com baixa eficiência na transferência. Na segunda fase, observa-se que, inicialmente, o termo intermodalidade era tratado basicamente do ponto de vista operacional, simplesmente como uma junção de diferentes modais de transporte. A integração total somente ocorre na terceira fase.

Este conceito foi apresentado por alguns autores durante a década de 80. Em 1993, na European Conference of Ministers of Transport, o conceito de intermodalidade foi definido como:

“O movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que usa sucessivos modais de transporte sem manuseio dos bens na mudança de um modal para outro.”

No livro americano *Intermodal Freight Transportation* (1995) encontra-se a seguinte definição para transporte intermodal:

“Transporte realizado por mais de um modal, caracterizando um serviço porta-a-porta com uma série de operações de transbordo realizadas de forma eficiente e com a responsabilidade de um único prestador de serviços através de documento único. Para o transporte intermodal que utiliza Contêiner, a carga permanece no mesmo Contêiner por toda viagem.”

Esta definição representa a terceira fase.

A Tabela 25, apresenta uma síntese das principais definições vigentes no Brasil e seus respectivos autores . Essa dissertação considera a definição disposta na Lei 9.611.

Autor	Intermodalidade	Multimodalidade
Almir Keedi	Utilização de mais de um modal; Emissão individual de documentos por modal; Responsabilidade fracionada entre os operadores dos diversos modais	Utilização de mais de um modal; Emissão de Documento Único para todos os modais; Responsabilidade concentrada no Operador de Transporte Multimodal
Conceito Americano, por Nazario	Emissão de Documento Único para todos os modais; Responsabilidade concentrada no Operador de Transporte Multimodal	
Conceito P. Fleury (CEL/COPPEAD)	Dois ou mais modais de transporte; Documento único da origem ate seu Destino Unitizacao padronizada	
Art. 2o. Da lei 9.611		Dois ou mais modais de transporte; Documento único da origem ate seu destino

Tabela 25 – Tabela de Definições de Intermodalidade e Multimodalidade

5.3. A Multimodalidade no Mundo

Segundo Nazário (2000), a infra-estrutura do sistema de transportes no Brasil comparada a outros países ainda deixa muito a desejar, como a Tabela 26 ilustra.

Países	Área do Território (km ²) (A)	do			
		Rede Rodoviária Total (km) (B)	Rede Ferroviária Principal (km) (C)	B/A	C/A
EUA	9.363.398	6.303.770	177.712	0,673	0,019
França	551.000	1.502.964	32.579	2,728	0,059
Japão	377.682	1.113.387	20.251	2,948	0,054
Índia	3.285.000	1.604.110	62.486	0,488	0,019
México	1.969.269	213.192	26.445	0,108	0,013
Itália	301.262	293.799	15.942	0,975	0,053
Espanha	504.750	237.904	12.601	0,471	0,025
Brasil	8.511.965	1.495.087	30.277	0,176	0,004
Argentina	2.792.000	207.630	34.059	0,074	0,012

Tabela 26 – Comparação entre os sistemas rodoviários e ferroviários de diversos países

A integração do sistema de transportes americano foi uma bandeira do Presidente Eisenhower, como elemento de integração dos estados americanos. Segundo a CLM - *Consul of Logistic Management*, o custo do sistema logística americano representa 8,5% do GDP (*Gross Domestic Product*) equivalente ao PIB brasileiro. O modal ferroviário tem importância fundamental do transporte intermodal americano.

Considerando-se os índices de extensão da malha/área territorial, pode-se perceber que o Brasil apresenta-se em situação bastante inferior à diversos países. Em

relação à Argentina, por exemplo, a diferença relativa da malha ferroviária chega a ser de um terço, e em relação aos Estados Unidos é de pouco mais que um quinto.

A lei denominada de ISTEA, “Intermodal Surface Transportation Efficiency Act” ou Lei da Eficiência do Transporte Intermodal de Superfície, promulgada em 1991 contemplou o setor de transportes com uma legislação mais atualizada e mais condizente com os recentes desenvolvimentos na economia americana e mundial. Segundo Nazário (2000), ela é considerada como revolucionária pelos próprios agentes envolvidos com as atividades de transportes. O objetivo primordial que fundamentou a confecção dessa lei foi a estratégia dos EUA de desenvolver um sistema nacional intermodal de transportes que fosse economicamente eficiente e que provesse para a Nação dos mecanismos necessários para mantê-la competitiva numa economia globalizada.

Uma das principais técnicas utilizadas no intermodalismo, principalmente nos Estados Unidos, está relacionada ao acoplamento entre modais. Focando a integração entre o modal rodoviário e o ferroviário. Segundo Ballou (1993) este tipo de abordagem pode ser classificada da seguinte forma:

Contêiner on flatcar (COFC): Caracteriza-se pela colocação de um Contêiner sobre um vagão ferroviário. Também existe a possibilidade de posicionar dois Contêineres sobre um vagão (doublestack) para aumentar a produtividade da ferrovia. Nos Estados Unidos e Europa este tipo de operação é comum. Entretanto no Brasil, para muitos trechos seria inviável, principalmente devido às restrições de altura em túneis.



Figura 45 - Doublestack

Trailer on flatcar (TOFC): Também conhecido como piggyback, teve origem nos primórdios da ferrovia americana. Consiste em colocar uma carreta (semi-reboque) sobre um vagão plataforma. Esta operação tem como principal benefício reduzir custos e tempo com transbordo da carga entre os modais, evitando com isso, investimentos em equipamentos de movimentação em terminais rodo-ferroviários.



Figura 46 - Trailer

Car less ou Road Railler: Como o próprio nome sugere é uma tecnologia que não utiliza o vagão ferroviário convencional. Consiste na adaptação de uma carreta que é acoplada a um vagão ferroviário igualmente adaptado, conhecido como truck ferroviário.



Figura 47 - Road Railer

Com este sistema pode ser criado um trem específico ou misto, ou seja, com outros tipos de vagões.

Segundo Ballou (1993), nos Estados Unidos, existem 5 alternativas no transporte intermodal utilizando a ferrovia e rodovia e que podem ser caracterizadas por duas variáveis importantes: responsabilidade pela carga (emissão da documentação e recebimento do frete do embarcador) e propriedade sobre os ativos (investimento em carretas). Estas alternativas são apresentadas na Tabela 27.

Tipo	Alternativas
Tipo 1	A ferrovia através de um vagão plataforma movimenta a carreta do transportador rodoviário que é responsável pela carga.
Tipo 2	A ferrovia é responsável pela movimentação da carga. Tanto a carreta, quanto o vagão são de propriedade da ferrovia. Existem variações deste tipo no que diz respeito à coleta e entrega. Existe a possibilidade do próprio embarcador ser o responsável por estas atividades.
Tipo 3	O embarcador/cliente fornece a carreta e a ferrovia é responsável pela movimentação.
Tipo 4	Diferencia-se do tipo 3 apenas quanto a propriedade do vagão, que neste caso é do embarcador.
Tipo 5	Caracteriza-se pela joint venture entre transportador rodoviário e ferroviário. Um dos dois pode ser o responsável pela movimentação da carga.

Tabela 27 – Alternativas de Transporte Intermodal nos EUA

5.4. A Multimodalidade no Brasil

Como já citado acima as ações regulatória do governo resultaram constituição legal dos elementos mínimos para a viabilização da operação multimodal. Eram eles:

Definir o conceito de multimodalismo

Constituir legalmente a figura do Operador de Transporte Multimodal (OTM) e regular seu credenciamento

Constituir legalmente o conhecimento de Transporte de Cargas Multimodal (CTMC)

Dispor sobre o ICMS

Dispor sobre as Coberturas de Seguro

O item 5.2 já dissertou sobre o conceito de multimodalismo. Agora vamos analisar a situação dos demais elementos necessários à legalidade do multimodalismo no Brasil.

5.4.1. O Operador de Transportes Multimodal

A regulamentação do operador de Transporte Multimodal – OTM ocorreu através da lei de nº 9.611/98 e assinada em 12 de abril de 2000. Define o Operador de Transporte Multimodal em seu Artigo 5º. Da seguinte forma:

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

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

Assim, o OTM, assume a responsabilidade pela execução desses contratos, pelos prejuízos resultantes dos danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como

por àqueles decorrentes de atraso em quando houver prazo acordado. Além dos transportes inclui os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário.

A Lei Nº 9.611, de 19/2/98, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas também define o âmbito de atuação, se nacional ou internacional, e cria a figura do OTM, como pessoa jurídica contratada como principal, para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

O OTM, como é definido na lei, não é um simples intermediário, uma vez que assume a responsabilidade sobre toda a operação, além de poder consolidar e desconsolidar cargas e documentos. O Decreto Lei nº 3.411, de 12/04/00, que regulamenta a lei nº 9.611, e a Resolução ANTT nº 794, de 22/11/04 definem os requisitos necessários para a obtenção das habilitações.

O exercício da atividade do OTM depende de prévia habilitação e registro na ANTT. Caso o OTM deseje atuar em âmbito internacional, deverá também se licenciar na Secretaria da Receita Federal. Essas habilitações serão concedidas por um prazo de 10 anos.

5.4.2. A habilitação do OTM

A figura do OTM é bastante difundida em todo o mundo. Permite assim que um terceiro possa se responsabilizar pela mercadoria da Porta do embarcador a porta do Destinatário, daí a denominação porta a porta.

A instituição do OTM criará no Brasil, um novo mercado de serviços, permitindo que diversas empresas venham a terceirizar suas operações de logística. Caberá ao OTM promover os serviços de transporte por meio de várias empresas e modais de transportes, pois seu lucro virá da otimização de custos para o

embarcador, buscando-se assim a eficiência no setor de transportes e redução do custo Brasil.

A habilitação do OTM é o que pretende, através de um único responsável por todo o processo, permitir uma operação mais econômica obtida através de uma melhor utilização da capacidade disponível, da utilização de combinações de modais mais eficientes, da melhor utilização das tecnologias de informação e manuseio de cargas, de ganhos de escala em negociações do transporte, da melhor utilização da infra-estrutura para as atividades de apoio, tais como armazenagem e terminais, e ainda, aproveitamento da experiência internacional tanto do transporte como dos procedimentos burocráticos e comerciais, e a redução de custos indiretos.

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) habilitou até março de 2005 27 empresas autorizadas. São elas:

Vito Transportes Ltda

Companhia Libra de Navegação

Brasil Ferrovias S.A

Alçar Multimodal Ltda.

Aliança Navegação e Logística Ltda. & Cia.

América Transportes Internacionais Brasil Ltda.

Barci & Cia. Ltda.

Cranston Transportes Integrados Ltda.

ECU Logistics do Brasil Ltda.

Freightbank International Cargo Ltda.

Grieg Logística Ltda.

Link Sul Transportes e Armazéns Gerais

Ouro Verde Brasil Ltda

Ouro Verde Transporte e Locação Ltda.

Sampayo Nickhorn S.A.

Superpesa Companhia de Transportes Especiais e Intermodais

Transdata Transportes Ltda.

Transglobal Norte Transportes Ltda.

Transportes Bertolini Ltda.

Transultra Armazenamento e Transportes Especializados Ltda.

Universal Armazéns Gerais e Alfandegados Ltda.

Vadão Transportes Ltda.

Wilport Operadores Portuários Ltdas.

Companhia Vale do Rio Doce

Interlink Transportes Internacionais Ltda.

Norgistics Brasil Operador Multimodal Ltda.

Transportes Excelsior Ltda.

5.4.3.

O Conhecimento de Transporte de Cargas Multimodal (CTMC)

A ANTT define o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas como aquele que evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino final, podendo ser negociável ou não a critério do expedidor. A Lei nº 9.611 determina a emissão do documento de transporte multimodal de cargas, o qual evidencia o contrato e rege toda a operação. Nele, são mencionados os locais de recebimento e entrega da mercadoria, sob responsabilidade total do OTM.

Adoção do documento fiscal possibilitará agilizar o transporte multimodal de cargas. O Diário Oficial da União publicou na edição do dia 15/10/03 o texto do Ajuste SINIEF-06/03, que institui o **Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas** (CTMC) como documento fiscal a ser utilizado pelo Operador de Transporte Multimodal (OTM). Veja figuras 48 e 49.

CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS - mod. 28

Espaço para logomarca NOME DO EMITENTE ENDEREÇO INSCRIÇÃO: U.F. CNPJ CERTIFICADO DE REGISTRO DO OTM:	Espaço para código de barras CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS Nº 000.000 - SÉRIE _____ (SUBSÉRIE) ___ª Via NATUREZA DA PRESTAÇÃO CFOP: _____ CST _____ LOCAL E DATA DA EMISSÃO: _____ / ____ / 20____										
FRETE: _____ PAGO NA ORIGEM _____ A PAGAR NO DESTINO _____	_____ NEGOCIÁVEL _____ NÃO NEGOCIÁVEL										
LOCAL DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO	LOCAL DE TÉRMINO DA PRESTAÇÃO										
REMETENTE: END. MUNICÍPIO: UF. INSCRIÇÃO: U.F. CNPJ.	DESTINATÁRIO: END. MUNICÍPIO: UF. INSCRIÇÃO: U.F. CNPJ.										
CONSIGNATÁRIO: END. MUNICÍPIO: UF. INSCRIÇÃO: U.F. CNPJ.	REDESPACHO: END. MUNICÍPIO: UF. INSCRIÇÃO: U.F. CNPJ.										
IDENTIFICAÇÃO DOS MODAIS E DOS TRANSPORTADORES											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Nº ORDEM</th> <th style="width: 15%;">MODAL</th> <th style="width: 20%;">LOCAL DE INÍCIO MUNICÍPIO - UF</th> <th style="width: 20%;">LOCAL DE TÉRMINO MUNICÍPIO - UF</th> <th style="width: 30%;">EMPRESA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 40px;"> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Nº ORDEM	MODAL	LOCAL DE INÍCIO MUNICÍPIO - UF	LOCAL DE TÉRMINO MUNICÍPIO - UF	EMPRESA						
Nº ORDEM	MODAL	LOCAL DE INÍCIO MUNICÍPIO - UF	LOCAL DE TÉRMINO MUNICÍPIO - UF	EMPRESA							

Figura 48 - CTMC (modelo 28)

MERCADORIA TRANSPORTADA									
NATUREZA DA CARGA	ESPECIE OU ACONDICIONAMENTO	QUANTIDADE	PESO (Kg)	M ³ ou L	NOTA FISCAL Nº	VALOR DA MERCADORIA			
COMPOSIÇÃO DO FRETE EM R\$									
FRETE PESO	FRETE VALOR	GRIS	PEDÁGIO	OUTROS	TOTAL PRESTAÇÃO	NÃO TRIBUTADO	BASE DE CÁLCULO	ALÍQUOTA	ICMS
IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO TRANSPORTADOR				INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES					
OBSERVAÇÕES				TERMO DE CONCORDÂNCIA DO EXPEDIDOR					
				_____/_____/20____ Assinatura do expedidor					
RECEBIMENTO PELO OTM				RECEBIMENTO PELO DESTINATÁRIO					
_____/_____/20____ Assinatura do OTM				_____/_____/20____ Assinatura do destinatário					
Nome, endereço e inscrições estadual e no CNPJ do impressor; nº da AIDF, a data e quantidade de impressão; o nº de ordem do 1º e do último impresso e a sua série e subsérie.									

Figura 49 - CTMC (modelo 28) Continuação

O CTMC é a nota fiscal dos OTM's. Com ela, o operador passa a ter, em um mesmo documento, o contrato de prestação de serviços e o documento fiscal exigido pela Secretarias de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal.

Com a utilização do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, os OTM's ganham racionalidade e competitividade no mercado. Um cliente que precisar transportar uma carga por dois ou mais modais poderá contar com uma única empresa que se responsabilizará pela carga da origem ao destino, independente do número de modais que vierem a ser usados.

Para o embarcador, recorrer a um Operador de Transporte Multimodal significa mais agilidade, menos burocracia e menor preço na hora da contratação do serviço de transporte de carga, o que fatalmente terá impacto no esforço de redução do custo da logística no Brasil. A figura 50 ilustra como o CTMC gerou uma simplificação documental que vem a facilitar a administração da operação multimodal.

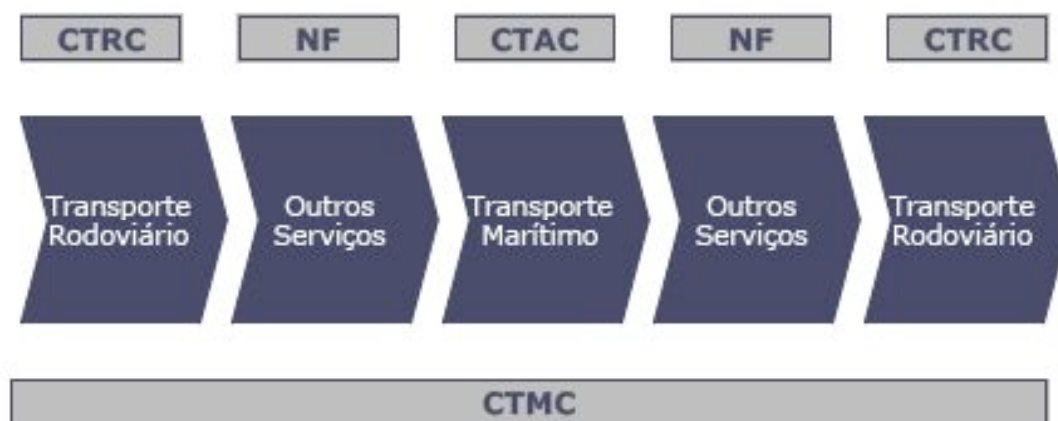


Figura 50 - Simplificação Documental gerada pelo CTMC

5.4.4. O ICMS

Um dos principais impasses para a expansão da atividade está na bi-tributação a que o transporte de carga no Brasil é submetido sempre que uma mercadoria é embarcada num Estado. O problema chegou perto de uma solução em 2003, quando numa ação conjunta da ANTT com a Associação do Comércio Exterior (Camex), a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e a NTC, foi criado o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CMTC).

As reuniões foram feitas, primeiro, no âmbito da Comissão Técnica Permanente do ICMS (Cotep) – órgão do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) que reúne todos os secretários de Estado da Fazenda. Ao atacar a reivindicação, o Confaz lançou o Ajuste Sinief (Sistema Nacional de Informações Econômico – Fiscais) 06/03, publicado no Diário Oficial no dia 15 de outubro de 2003, que instituiu o CTMC como documento fiscal a ser utilizado pelo Operador de Transporte Multimodal, exigido pelas Secretarias de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal.

O Ajuste Sinief 06/2003, do Confaz, solucionou a questão quando define que o OTM poderá creditar-se do ICMS já pago pelos transportadores em cada trecho do percurso, conforme exemplo demonstrado a seguir: Cada um dos 3 provedores irá emitir um conhecimento (CTRC e CTMC) contra o OTM. Nestes conhecimentos irá constar o valor total do trecho, e será destacado o valor de ICMS já pago.

5.4.4.1.

Situação do ICMS sem a emissão do CTMC.

Para efeito deste exemplo, vamos supor que o ICMS recolhidos pelos Provedores A, B ou C tenha sido de R\$150, R\$240 e R\$130 respectivamente, conforme ilustra a Figura 51.



Figura 51 - Situação do ICMS sem a Emissão do CTMC

5.4.4.2. Situação com a emissão do CTMC

Ao emitir o CTMC – Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, o OTM irá então colocar o valor total (teoricamente maior que a soma dos 3 valores individuais) e irá destacar o ICMS devido. Para este exemplo, vamos supor que o valor devido seja de R\$ 700.

Com isto, na hora do recolhimento do imposto (ao final do mês ou no mês seguinte), o OTM irá apresentar o CTMC anexado dos demais conhecimentos, e irá recolher somente R\$ 180 (R\$700 descontados R\$150, R\$240 e R\$130), conforme ilustra a figura 52.

O ICMS de cada provedor será recolhido na origem. Exemplo: Estado da Bahia para os Provedores A e B e Estado de SP para o Provedor C. Com isto, o Estado de SP não perderia nada com o OTM, pois o ICMS recolhido lá atualmente continuaria sendo recolhido no Estado.

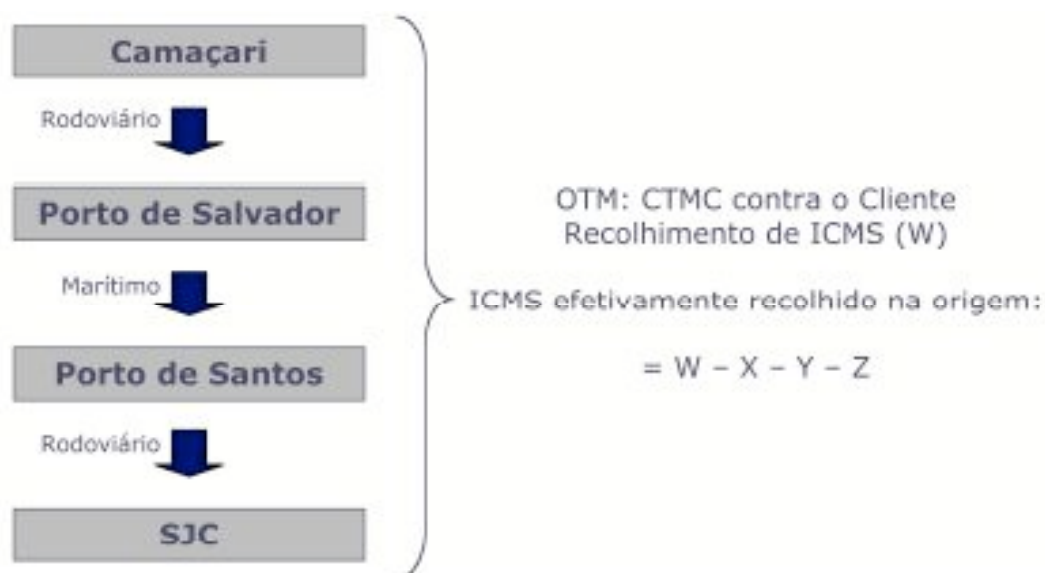


Figura 52 - Situação do ICMS com a Emissão do CTMC

5.4.5. As Coberturas de Seguro

Apesar da Circular SUSSEP No. 216 de dezembro de 2002 regular o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal (RCOTM-C), reside ainda no seguro a grande barreira para a utilização do CTMC. Existem hoje apólices em estudo, inclusive em fase avançada para contratação. As discussões envolvem corretores de seguro, seguradoras brasileiras, IRB e resseguradoras no exterior.

Há inclusive um clausulado já desenvolvido, em fase final de ajustes para enquadramento nas exigências do novo código civil. Até o momento, no entanto, nenhuma apólice foi emitida. É possível que muito brevemente hajam novidades sobre o assunto.