

Desafio do setor de Transporte na Economia Brasileira

Material de apoio à aula do Sr. Tayguara Helou

Coordenação: Profa. Dra. Denise CavalliniCyrillo

Equipe: Beatriz Del Fiol

Giovanni Victor Sztokbant Paz

Andréa Consolino Ximenes

Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade

Universidade de São Paulo (FEA-USP)

Dezembro de 2016

Sumário

1. Apresentação	3
2. Conceitos	5
CLT.....	5
CPMPF.....	5
Divisão Modal.....	5
Estabilidade do Funcionalismo Público.....	5
Estaglação.....	6
ICMS.....	6
Inflação.....	6
Matriz de Transportes.....	6
Subsídio.....	7
Taxa de câmbio nominal.....	7
Taxa de câmbio real.....	7
Valor Adicionado.....	8
VUC.....	8
3. Organizações.....	9
CISLOG.....	9
4. Notícias.....	10
Roubo de cargas nas estradas brasileiras.....	10
Filas nos portos brasileiros.....	10
5. Bibliografia.....	12

1. Apresentação

Este material é parte integrante do projeto “A conjuntura Econômica no Tempo”, coordenado pela Profa. Dra. Denise Cavallini Cyrillo, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (FEA/USP), que tem por objetivo criar um acervo de palestras sobre a conjuntura econômica brasileira para disponibilizar ao público interno e externo à USP por meio do portal da FEA. O projeto contou, no início, com o apoio da Pró-Reitoria de Cultura e Extensão da Universidade de São Paulo. As palestras foram ministradas no âmbito da disciplina EAE0113 - Introdução à Análise da Conjuntura Econômica, para os alunos ingressantes do Bacharelado em Ciências Econômicas da FEA-USP.

A palestra “Desafios do Setor Transporte na Economia Brasileira”, foi ministrada pelo Sr. Tayguara Helou, no dia 14 de março de 2016.

O presente documento visa complementar algumas informações da palestra a fim de tornar sua compreensão mais ampla e estender o alcance do conhecimento produzido na Universidade para a comunidade externa, incluindo o público leigo, contribuindo para o fortalecimento da Extensão Universitária, que compõe, juntamente, com a Pesquisa e Ensino, o tripé da Universidade de São Paulo.

Optou-se por apresentar os conceitos desta apostila na forma de verbetes, em ordem alfabética, para que o leitor possa consultar diretamente as informações pelas quais tenha mais interesse. Assim, a apostila está organizada em cinco sessões. A primeira contém um breve resumo do currículo do palestrante e apresenta o SETCESP, entidade que preside. A segunda traz explicações simplificadas dos conceitos econômicos abordados na palestra. A terceira seção apresenta as organizações mencionadas. Já a quarta indica textos da imprensa úteis para a compreensão da discussão. Por fim, a última seção traz as referências.

Esperamos que o leitor considere a leitura agradável e útil e que esse material desperte interesse pelo estudo do cativante universo da Economia

Bons Estudos!

Sobre Tayguara Helou

Tayguara Helou possui graduação em Administração pela Bond University (2003) e MBA pela Fundação Getúlio Vargas (2012). É empresário e preside (2016-2018) o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (SETCESP). Também é membro da diretoria da transportadora Braspress, empresa fundada por seu pai, Urubatan Helou.

Sobre o SETCESP¹

O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (SETCESP) foi fundado em 1936 a partir da união de empresários do transporte rodoviário de cargas que atuavam na rota entre São Paulo e Santos e buscavam uma entidade representativa. Dentre suas principais bandeiras estão a união das empresas de transporte de cargas com vistas à criação de uma agenda comum, o combate ao roubo de cargas, a redução dos custos para o transportador e avanços nos debates relacionados à mobilidade e logística. Sua sede se localiza no bairro da Vila Maria, em São Paulo.

¹ SETCESP, 2016

2. Conceitos

CLT²

Assinada em 1º de maio de 1943, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) é a legislação que rege as relações de trabalho, individuais ou coletivas. Seu objetivo é unificar as leis trabalhistas de todo o país, garantindo, dentre outros direitos, a isonomia salarial e a não distinção entre as diversas formas de trabalho (manual, técnico e intelectual).

CPMF³

A Contribuição Provisória sobre Movimentações Financeiras (CPMF), popularmente chamada de imposto do cheque, surgiu em 1993 com o nome de Imposto Provisório sobre Movimentação Financeira (IPMF). Esse imposto arrecada por meio de uma alíquota que incide sobre o valor das transações em cheque, o que impossibilita a sonegação, já que a cobrança é feita no momento do débito, pela instituição bancária. A CPMF foi extinta pelo Senado Federal em 2007, mas, em 2015, a equipe econômica do governo federal propôs sua recriação com vistas a cobrir o déficit previsto para a Previdência Social, mas a proposta não prosperou.

Divisão Modal

O conceito de divisão modal diz respeito à distribuição percentual das viagens entre os vários meios de transporte. No caso dos transportes urbanos, por exemplo, a ideia de divisão modal é aplicada para a distribuição das viagens motorizadas entre os modos coletivo e individual⁴. São considerados modos coletivos o metrô, o trem, o ônibus, as lotações e os transportes fretado e escolar. São considerados modos individuais o automóvel, a motocicleta, o táxi, dentre outros⁵.

Estabilidade do Funcionalismo Público⁶

A estabilidade do funcionário público concursado, isto é, a impossibilidade de sua demissão, foi concebida com o objetivo de blindá-lo de pressões políticas e impedir que uma eventual troca de governo comprometesse a continuidade de seu serviço. Esse sistema tem sido muito criticado em razão do ônus que provoca aos cofres públicos e pelo fato de não promover a meritocracia, o que adicionalmente prejudica a qualidade dos serviços prestados.

² BRASIL, 2016

³ JADE, 2015

⁴ METRÔ, 2008, p. 19

⁵ METRÔ, 2008, p. 13

⁶ LATIF, 2016

Estagflação

O fenômeno conhecido por “estagflação” ocorre quando a economia passa por um momento de crescimento muito baixo (estagnação econômica) e inflação alta e persistente⁷. Em momentos de grande crescimento do PIB, os preços tendem a subir, de modo que uma inflação elevada com baixo crescimento foge à tendência esperada entre produto e Nível Geral de Preços⁸.

ICMS

O Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) é um imposto indireto de competência estadual por determinação do artigo 155 inciso II da Constituição Federal de 1988⁹. Na maior parte dos casos, a alíquota do ICMS corresponde a 18% dos preços, podendo ser menor para produtos básicos ou maior para produtos considerados supérfluos. Em São Paulo, o ICMS é a principal fonte de receita do governo estadual¹⁰.

Inflação¹¹

Inflação é um processo que gera aumento persistente e generalizado dos preços da economia. A taxa de inflação é o aumento percentual do nível geral de preços. Se a taxa de inflação foi de 10% no ano, isso significa, por exemplo, que, em média, quem pagou R\$ 100,00 na compra mensal do supermercado no ano anterior, pagará aproximadamente R\$ 110,00 no ano seguinte.

Matriz de Transportes¹²

A matriz de transportes apresenta a distribuição do transporte de cargas nos principais modais, isto é, a maneira como as viagens se distribuem pelos diferentes meios de transporte. O componente mais importante da matriz brasileira é o transporte rodoviário, que responde por 52% da carga movimentada, o que indica a dependência do país com relação a esse modal.

⁷ PEREIRA, 2014

⁸ TAYLOR, 2007, p. 333

⁹ BRASIL, Constituição (1988)

¹⁰ SÃO PAULO, 2016

¹¹ MANKIW, 2001, p. 13.

¹² BRASIL, 2012, p. 11

Subsídio¹³

Os subsídios indiretos, isto é, que incidem sobre os preços dos produtos, podem ser considerados impostos com sinal negativo: enquanto os impostos indiretos aumentam os preços pagos pelo consumidor, os subsídios indiretos os reduzem. Há dois tipos de subsídios indiretos, os de quantidade e os chamados ad valorem. Nos dois casos, o governo banca parte do preço final, permitindo ao consumidor um dispêndio menor em sua compra. A diferença entre o subsídio de quantidade e o subsídio ad valorem se deve ao mecanismo usado pelo governo para arcar com a redução do preço: no caso de um subsídio de quantidade, o governo arca com um valor fixo por unidade do produto, já no caso de um subsídio ad valorem o governo arca com uma porcentagem do preço.

Taxa de câmbio nominal¹⁴

É a taxa de conversão da moeda de um país na moeda do outro país. Em outras palavras, a taxa de câmbio (nominal) é o valor da moeda estrangeira em termos de moeda nacional. Se a taxa de câmbio praticada por um banco for R\$3/US\$, por exemplo, a cada três reais que uma pessoa entregar ao banco, receberá um dólar.

Quando o dólar se torna mais caro em termos de reais, dizemos que o real foi desvalorizado ou que a taxa de câmbio em reais por dólar subiu. Quando acontece o contrário, dizemos que o real foi valorizado ou que a taxa de câmbio em reais por dólar caiu. Esses termos podem parecer confusos, mas a intuição é simples: se alguém diz que a taxa de câmbio em reais por dólar caiu, significa que são necessários menos reais para comprar um dólar. Logo, é intuitivo perceber que o real se apreciou.

Atualmente, a taxa de câmbio está em R\$ 3,23/US\$ (23/08/2016).¹⁵

Taxa de câmbio real

Taxa de câmbio real é aquela “à qual se pode trocar os bens e serviços de um país pelos bens e serviços de outro país”. A taxa de câmbio real não é expressa em termos de moeda, mas em unidades de bens ou serviços.

A taxa de câmbio real e a taxa de câmbio nominal têm uma relação que pode ser expressa pela seguinte fórmula:

$$\text{Taxa de câmbio real} = \text{Taxa de câmbio nominal} \times \frac{\text{Preço no país estrangeiro}}{\text{Preço doméstico}}$$

¹³ VARIAN, 2000, p. 29

¹⁴ MANKIW, 2001, p. 668.

¹⁵ UOL ECONOMIA

Desafio do setor de transportes na Economia Brasileira

Por exemplo, se a taxa de câmbio nominal for R\$3/US\$, o preço de uma unidade de maçã for R\$1,00 no Brasil e US\$2,00 nos EUA, a taxa de câmbio real será igual a seis maçãs no Brasil por maçã nos EUA, conforme demonstrado abaixo:

$$\text{Taxa de câmbio real} = \text{R}\$3/\text{US}\$ \times \frac{\text{US}\$2,00 / \text{unidade de maçã nos EUA}}{\text{R}\$1,00 / \text{unidade de maçã no Brasil}}$$

Em outras palavras, alguém poderia vender uma maçã nos EUA por US\$2,00, converter esse valor para R\$6,00 (à taxa de R\$3/US\$) e, com esse dinheiro, comprar seis maçãs no Brasil.

É importante notar que se o Nível Geral de Preços no Brasil aumentar, e o Nível Geral de Preços do outro país se mantiver constante, mesmo que a taxa de câmbio nominal continue exatamente a mesma, a taxa de câmbio real de bens brasileiros por estrangeiros será valorizada. Isso também é intuitivo, pois se um produto brasileiro se torna mais caro, é natural que o mesmo bem nos EUA seja trocado por menos unidades de seu correspondente no Brasil.

Valor Adicionado¹⁶

O valor adicionado é a diferença entre o valor bruto da produção de uma firma e o valor dos bens intermediários consumidos no processo produtivo.

Pode-se usar um exemplo para esclarecer o conceito: considere uma firma com produção no valor de \$100 que gaste \$65 com insumos (matérias primas e energia). A diferença entre o valor do produto final e os gastos (\$100 - \$65 = \$35) é o valor adicionado pela firma. Note que os gastos com mão de obra (salários) fazem parte do valor adicionado, já que remuneram um fator de produção (no caso o trabalho), bem como os lucros e aluguéis que remuneram o capital e a terra.

VUC¹⁷

Entende-se por Veículo Urbano de Carga (VUC) o caminhão que possui as seguintes características, conforme estabelecido em Portaria 031/16 da Secretaria Municipal dos Transportes de São Paulo:

- a. largura máxima: 2,20m (dois metros e vinte centímetros);
- b. comprimento máximo: 7,20m (sete metros e vinte centímetros);

¹⁶ MANKIW, 1999, p.543

¹⁷ GUIA DO TRC

3. Organizações

CISLOG

O Centro de Inovação em Engenharia de Sistemas Logísticos (CISLOG) é um grupo de pesquisa vinculado à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (POLI-USP). Seu escopo inclui o desenvolvimento de pesquisas de ponta, a formação e capacitação de pessoal em nível de pós-graduação, a transferência de tecnologia, o contato com outros centros de referência mundial, os estudos avançados, a organização de eventos técnicos e outras atividades relevantes à Engenharia de Sistemas Logísticos.

4. Notícias

Roubo de cargas nas estradas brasileiras

O número de ocorrências de roubo de cargas no Brasil cresceu 10,4% em 2015 na comparação com 2014, mostra levantamento feito pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), obtido com exclusividade pelo Broadcast, serviço de notícias em tempo real do Grupo Estado. Foram registrados 19.248 roubos no ano passado, que resultaram em prejuízo de R\$ 1,12 bilhão.

Leia a notícia na íntegra: <http://istoe.com.br/roubo-de-carga-cresce-10-em-2015-e-prejuizo-chega-a-r-112-bi-aponta-ntc/>

Filas nos portos brasileiros

O drama dos milhares de caminhoneiros que tentam descarregar suas mercadorias no Porto de Santos voltou a se agravar, com filas de até 12 quilômetros registradas nesta semana. Na manhã desta quarta-feira, segundo a Ecovias, a via Anchieta estava congestionada entre os quilômetros 58 ao 64, por conta das dificuldades dos caminhões em acessar os terminais portuários.

Leia a notícia na íntegra: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/04/130423_portos_caminhoneiros_pai_jc

Os congestionamentos de caminhões nas rodovias que dão acesso ao litoral de São Paulo estão causando enormes problemas financeiros e logísticos para o Porto de Santos, o maior da América Latina. Segundo o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), o prejuízo já chega a R\$ 115 milhões somente para os agentes marítimos. Além disso, exportadores, importadores, terminais portuários e a população estão sofrendo com o congestionamento nas estradas.

Leia a notícia na íntegra: <http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2013/03/congestionamentos-causam-prejuizo-de-r-115-milhoes-no-porto-de-santos.html>

Portaria 031/16, regulamento do Veículo Urbano de Cargas

Entrou em vigor na segunda-feira (09/05) a Portaria 031/16, antiga reivindicação da SETCESP (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região) que, dentre suas regulamentações, aumenta o tamanho do Veículo Urbano de Cargas (VUC), além de impor um padrão no horário de restrição de caminhões na chamada ZRMC, Zona Máxima de Restrição de Caminhões.

Leia a notícia na íntegra: <http://www.portalntc.org.br/urbano/portaria-03116-entra-em-vigor-em-09052016/56954>

5. Lei Estadual 15.315

LEI Nº 15.315, DE 17 DE JANEIRO DE 2014

Dispõe sobre a cassação da eficácia da inscrição no cadastro de contribuintes do ICMS

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:

Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei:

Artigo 1º - Será cassada a eficácia da inscrição no cadastro de contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo, gêneros alimentícios ou quaisquer outros produtos industrializados fruto de descaminho, roubo ou furto, independentemente de ficar ou não caracterizada a receptação.

Artigo 2º - A falta de regularidade da inscrição no cadastro de contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS inabilita o estabelecimento à prática de operações relativas à circulação de mercadorias e de prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.

Artigo 3º - A cassação da eficácia da inscrição do cadastro de contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, prevista no artigo 1º, implicará, à pessoa dos sócios do estabelecimento penalizado, sejam eles pessoa física ou jurídica, em comum ou separadamente:

I - o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele;
II - a proibição de entrarem com pedido de inscrição de nova empresa, no mesmo ramo de atividade;
III - imposição de multa correspondente ao dobro do valor dos produtos constatados serem produto de roubo ou furto.

Parágrafo único - As restrições previstas nos incisos I e II prevalecerão pelo prazo de cinco anos, contados da data de cassação, sendo requisitos a serem observados, obrigatoriamente, para o fim do registro previsto no artigo 16 da Lei 6.374, de 1º de março de 1989.

Artigo 4º - O Poder Executivo divulgará através do Diário Oficial do Estado de São Paulo a relação dos estabelecimentos comerciais penalizados com base no disposto nesta lei, fazendo constar os respectivos Cadastros Nacionais de Pessoas Jurídicas - CNPJs e endereços de funcionamento.

Artigo 5º - Quando ocorrer a apreensão de mercadorias fruto de descaminho, roubo ou furto, cuja propriedade não possa ser determinada, será aplicada, ainda, a pena de perdimento de tais bens, sendo estes incorporados ao patrimônio do Estado ou, no caso de mercadorias importadas, destinadas pela Receita Federal do Brasil, em conformidade com a legislação em vigor.

Parágrafo único - O Estado investirá a totalidade do produto obtido, no termos do disposto no "caput", no combate ao roubo e furto de cargas, comercialização de produtos falsificados e ao descaminho.

Artigo 6º - Os estabelecimentos penalizados na forma desta lei perderão em favor do Estado a totalidade dos créditos tributários, cujo fato gerador tenha por objeto a circulação ou transporte de mercadorias as quais tenham sido constatadas serem produto de falsificação, descaminho, roubo e furto, independentemente de ficar caracterizada ou não a receptação.

Artigo 7º - As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão à conta de dotações consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

Artigo 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 17 de janeiro de 2014

GERALDO ALCKMIN
Andrea Sandro Calabi
Secretário da Fazenda
Fernando Grella Vieira
Secretário da Segurança Pública
Edson Aparecido dos Santos
Secretário-Chefe da Casa Civil

6. Bibliografia

BRASIL. Cidadania e Justiça. **CLT rege relações de trabalho, individuais ou coletivas**. [s.l.], 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/cidadania-e-justica/2012/03/clt-rege-relacoes-de-trabalho-individuais-ou-coletivas>>. Acesso em: 08 ago. 2016

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Congresso Nacional, 5 out. 1988.

_____. Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília: SPNT, 2012. 243 p.

CISLOG. **Quem Somos**. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.usp.br/cislog/quem-somos/>>. Acesso em: 16 ago. 2016

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ). **Pesquisa Origem Destino – Síntese das Informações**. São Paulo, 2008.

GUIA DO TRC. Tipos de veículos e suas capacidades de carga. **Guia do Transportador**. Disponível em: <http://www.guiadotrc.com.br/guiadotransportador/veiculos_carga.asp>. Acesso em: 16 ago. 2016

JADE, L. Ajuste fiscal: Entenda o que é a CPMF e como funciona a cobrança da taxa. **Empresa Brasil de Comunicação S/A – EBC**. [s.l.], 14 set. 2015. Disponível em: <<http://www.ebc.com.br/noticias/economia/2015/09/ajuste-fiscal-entenda-o-que-e-cpmf-e-como-funciona-cobranca-da-taxa>>. Acesso em: 16 ago. 2016

LATIF, Z. A estabilidade do funcionalismo público é mesmo necessária? **Revista Amanhã**. [s.l.], 09 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.amanha.com.br/posts/view/1397/a-estabilidade-do-funcionalismo-pblico--mesmo-necessria>>. Acesso em: 16 ago. 2016

MANKIW, N. G. **Macroeconomics**. 4. ed. New York: Worth Publishers, 1999

_____. **Introdução à Economia**. 2. ed. São Paulo: Cengage, 2001.

PEREIRA, J. M. Os impactos da estagflação no Brasil. **UnB Agência**. Universidade de Brasília. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://www.unb.br/noticias/unbagencia/artigo.php?id=732#>>. Acesso em: 17 ago. 2016

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Fazenda. **ICMS**. São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.fazenda.sp.gov.br/oquee/oq_icms.shtm>. Acesso em: 22 ago. 2016

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA DO ESTADO DE SÃO PAULO – SETCESP. **Quem Somos**. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.setcesp.org.br/>>. Acesso em: 16 ago. 2016

TAYLOR, J. B. **Princípios de Macroeconomia**. 1. ed. São Paulo: Ática, 2007

Desafio do setor de transportes na Economia Brasileira

UOL ECONOMIA. Cotações. **Câmbio**. Disponível em: <[HTTP://economia.uol.com.br/cotacoes/cambio](http://economia.uol.com.br/cotacoes/cambio)>. Acesso em: 23 ago. 2016

VARIAN, H. **Microeconomia: princípios básicos**. 5. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000

A CONJUNTURA ECONÔMICA NO TEMPO

Projeto Fomento da Pró-Reitoria de Cultura e Extensão Universitária

Reitor

Prof. Dr. MARCO ANTONIO ZAGO

Pró-Reitor de Cultura e Extensão

Prof. Dr. MARCELO DE ANDRADE ROMÉRIO

Diretor da FEA

Prof. Dr. ADALBERTO FISCHMANN

Comissão de Cultura e Extensão da FEAUSP

Profa. Dra. DENISE CAVALINNI CYRILLO – Presidente

Prof. Dr. GILMAR MASIERO – Vice-Presidente

Chefe do Departamento de Economia da FEAUSP

Prof. Dr. HELIO NOGUEIRA DA CRUZ

Equipe do Projeto

Beatriz Del Fiol

Giovanni Victor Sztokbant Paz

Jefferson Lécio Leal

Vinicius Curti Cícero

Andréa Consolino Ximenes – Design Instrucional e Finalização

Paulo Henrique Marinho Lopes – Finalização

Olivia Cavallari - Finalização

Jéssica Alves Vassaitis – Revisão e Finalização

Eduardo Custódio - Gravação

Noel Ribeiro – Gravação

