

Operador de Transporte Multimodal: Desafios e Perspectivas





Lei 9.611, de 19 de fevereiro de 1998

Art. 2º - Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.



Art. 3º - O Transporte Multimodal de Cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

• *VANTAGENS DO TMC?*

- Melhor utilização da capacidade disponível da matriz de transporte;
- Utilização de combinações de modo de transporte mais eficientes energeticamente;
- Melhor utilização da tecnologia de informação;
- Melhor utilização da infraestrutura para as atividades de apoio, tais como armazenagem e manuseio; e
- A responsabilidade da carga, perante o cliente, entre origem e destino, é de apenas uma empresa, o OTM.

• OTM- QUEM É?



Segundo as regras
vigentes...

Operador de Transporte Multimodal

Aéreo



Aquaviário



Dutoviário



Ferroviário



Rodoviário



Regulado pela **Lei 9.611/98** – o OTM – Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica que ficará responsável pela realização dos serviços de transporte por todo o trajeto da mercadoria. O OTM deverá coordenar e administrar o transporte em todos os modais utilizados para aquela operação.



IMPORTÂNCIA...

Art. 5º

(...)

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

Fonte: Lei nº 9.611

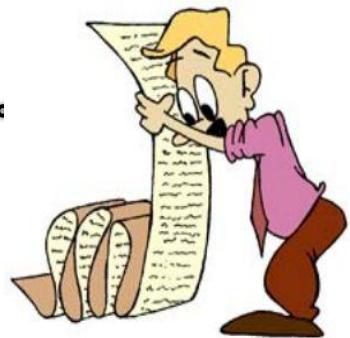
Ganhos no processo, considerando todas as operações entre origem e destino, já que no serviço porta-a-porta, **o OTM pode agregar valor oferecendo serviços adicionais**

(unitização, armazenagem, consolidação e desconsolidação documental etc)

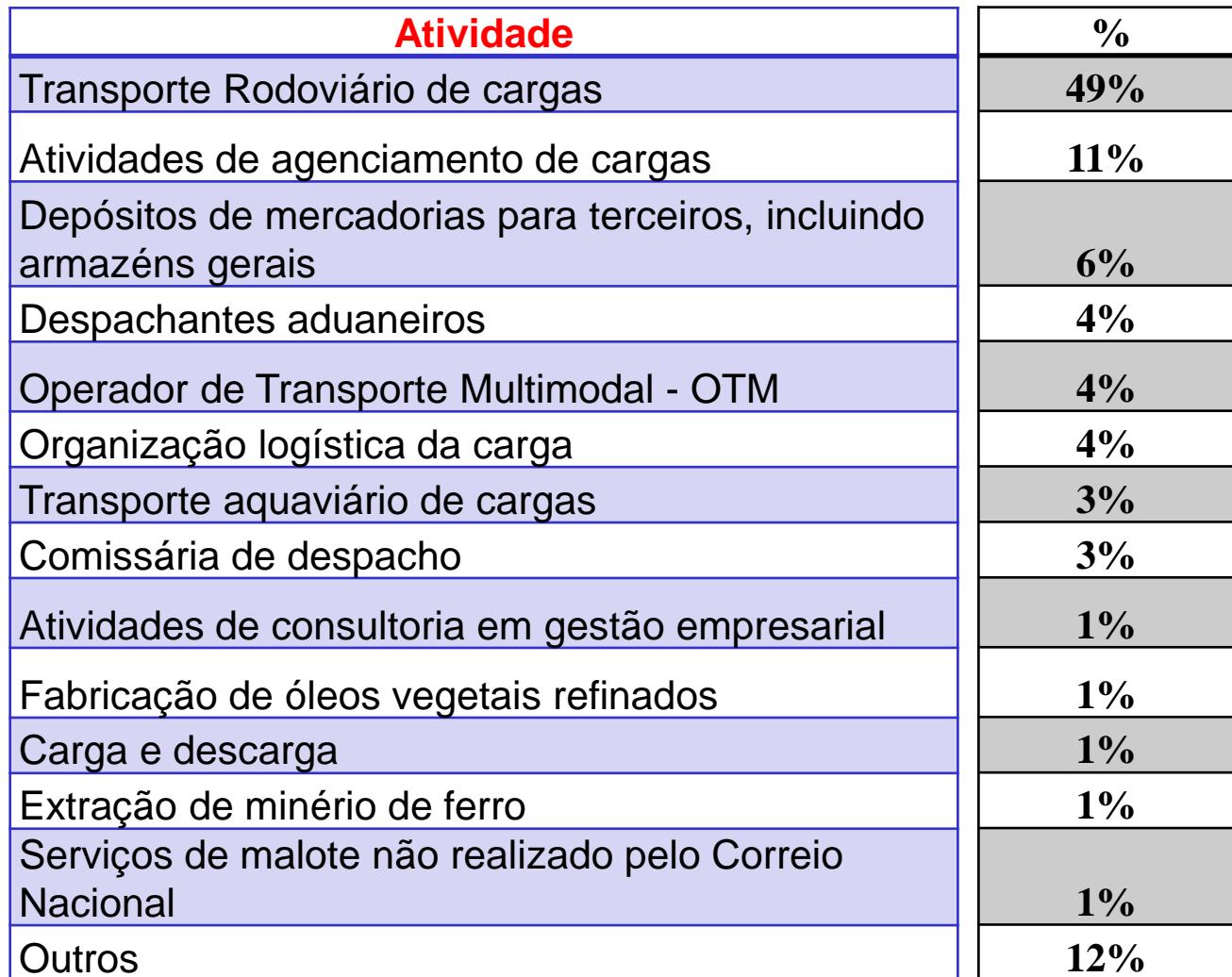
Fonte: ANTT (2014)



Tipos de OTMs..



Atividade principal do CNPJ





CAPÍTULO II

DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 6º - O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle.

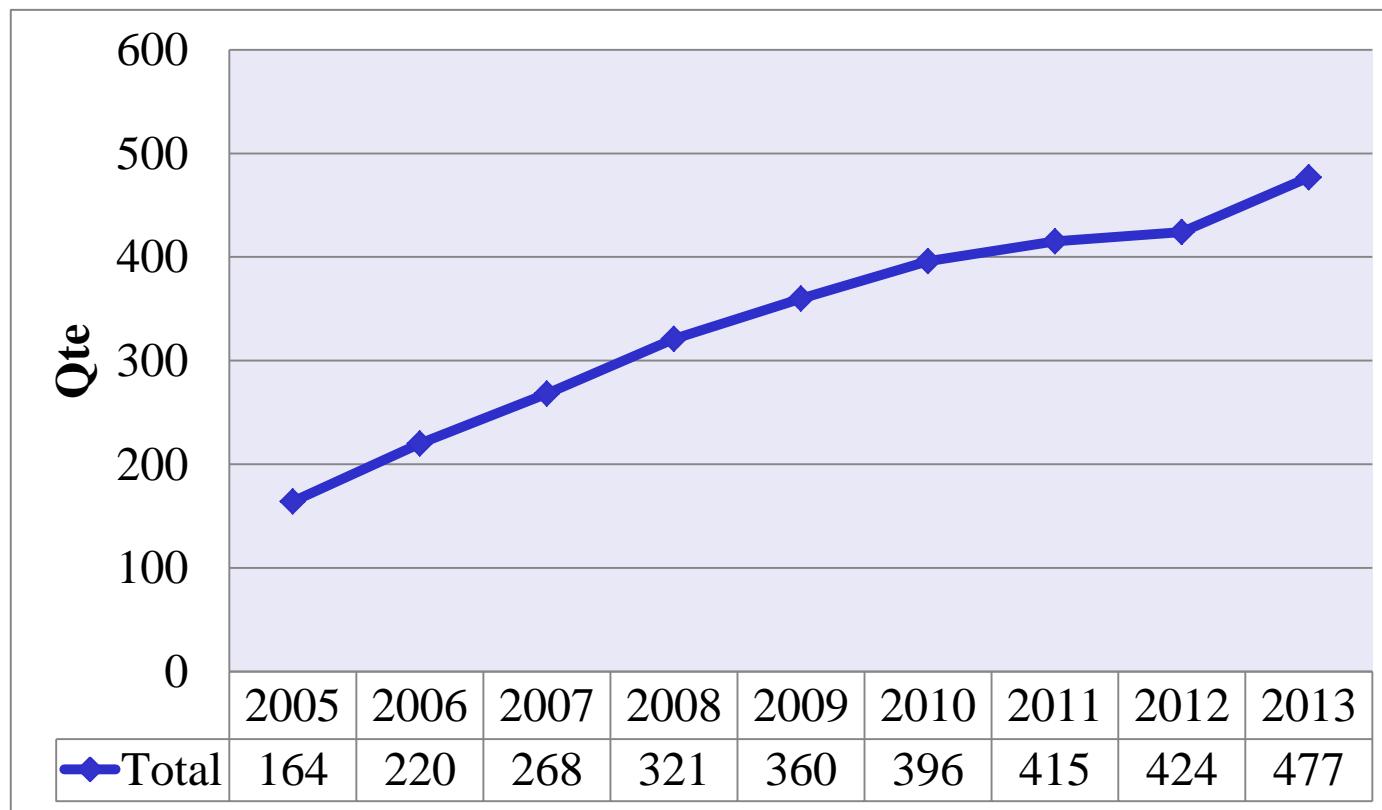


Figura: Quantidade total de OTM habilitados

Fonte: ANTT (2014)

Até 11 de fevereiro de 2014 foram habilitados **488 OTM**

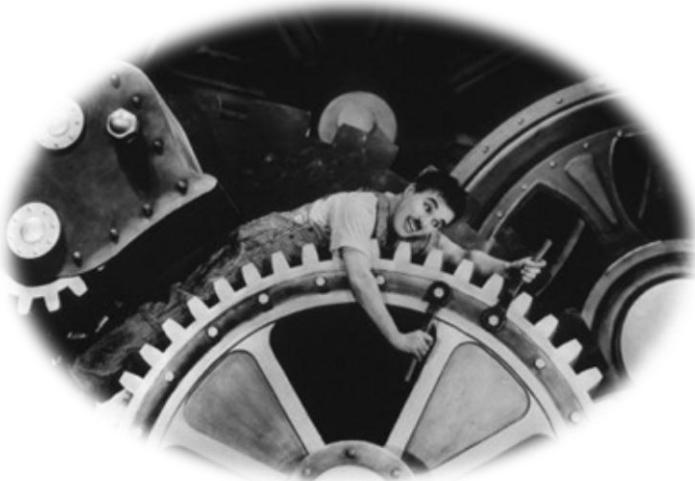
Problema Existente No TMC ...



Dificuldades Conceituais

Dificuldades Operacionais

Dificuldades Tributárias



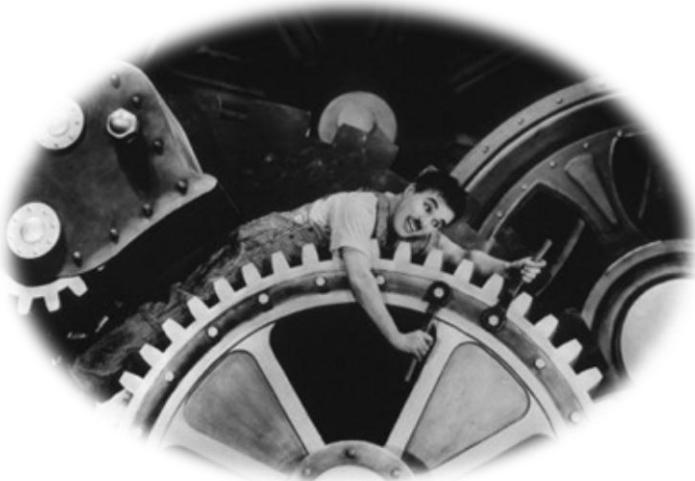
Problema Existente No TMC ...



Dificuldades Conceituais

Dificuldades Operacionais

Dificuldades Tributárias





ALGUMAS DIFICULDADES

A – Conceituais

(“transporte multimodal x intermodal”; redespacho etc)

B – Operacionais

(preenchimento de alguns dados na emissão do ctmc; possibilidade do cliente conhecer os segredos comerciais do OTM)

Infraestrutura viária (ferrovia, rodovia, hidrovias e dutovias)

Infraestrutura nos terminais (portos, aeroportos etc)

E – Tributária

Incerteza jurídica na compensação de créditos na operação multimodal (por envolver em larga medida mais de uma UF, consolidação/desconsolidação e mais de um modo)



PRINCIPAIS GARGALOS

Setor ferroviário:

- Interferência entre as malhas ferroviárias e as áreas urbanas
- Reduzida malha ferroviária;

Setor rodoviário:

- Má conservação das estradas
- Deficiências de sinalização
- Frota ultrapassada de veículos



PRINCIPAIS GARGALOS

Setor aéreo:

- faltam áreas de armazenagem, instalações (câmaras refrigeradas) para produtos perecíveis ;
- alguns terminais operam acima da capacidade;
- falta mão de obra suficiente para liberar as mercadorias dentro de padrões internacionais.

Setor dutoviário:

- Pouco investimento na rede dutoviária

Fonte: Adaptado de CNT (2012)

Fonte: Adaptado de DIAS e RIBEIRO (2014)



PRINCIPAIS GARGALOS

Setor aquaviário:

. Portos:

- Limitações ao acesso marítimo
- Restrições ao acesso terrestre (rodoviário e ferroviário)
- Deficiências de retroárea e berços

. Hidrovias:

- Restrições de calado
- Deficiências de sinalização e balizamento
- Restrições à navegação pela inexistência de eclusas



ATITUDE (ANTT) QUANTO AO TRANSPORTE TERRESTRE

Aprimoramento do Relatório
(Apoio: SUREG/GEATO)

PROJETOS EXTERNOS	PROJETOS INTERNOS
 <p>Documentos Fiscais de transportes eletrônicos Integração de consultas de banco de dados com outro órgãos - Corredores Multi-e Sincromodais - Movimentação da Safra agrícola (SEP/ ANTT)</p>	 <p>Aprimoramento de Resoluções - Pesquisas “Entraves Burocráticos, Exigências Legais e Tributárias do Transporte Multimodal”.</p>
	<p>“Histórico e Competências Institucionais no Transporte Multimodal de Cargas no Brasil” “Percepção dos Operadores de Transporte Multimodal – OTM: Exercício da atividade de transporte Multimodal de Cargas – TMC no País.”</p>



DESAFIOS



- 1
- 2
- 3
- 4

**MAIOR INTEGRAÇÃO ENTRE AS AGÊNCIAS REGULADORAS
E MINIMIZAÇÃO DE CONFLITOS DE COMPETÊNCIAS**

**MINIMIZAÇÃO DA BUROCRACIA (EMISSÃO
CTMC-e) E ADEQUAR A LEGISLAÇÃO**

**INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA NOS
MODOS DE TRANSPORTE, EM TERMINAIS E
ELEMENTOS DE LIGAÇÃO ENTRE OS MODOS**

SOLUÇÃO DA QUESTÃO TRIBUTÁRIA

PRINCIPAIS DESAFIOS



PERSPECTIVAS

PERSPECTIVAS



1

PLANOS E AÇÕES GOVERNAMENTAIS E PRIVADAS P/
MODERNIZAÇÃO DOS MODOS DE TRANPORTE E INTERFACES



2

CONCRETIZAÇÃO DO CTMC-e



3

MAIOR INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES ENTRE AS
AGÊNCIAS E OUTROS ÓRGÃOS P/ PROMOÇÃO DO TMC



4

REFORMA TRIBUTÁRIA

Obrigado!



andre.maia@antt.gov.br