

NORMAS E DOTAÇÃO DE FLUIDEZ AO TERRITÓRIO: OS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL NO BRASIL

Roberto França da Silva Junior

Introdução

O título deste artigo remete à idéia de desobstrução dos gargalos inerentes ao território brasileiro, sobejamente aqueles relacionados aos sistemas de engenharia, ou seja, ao estado das técnicas. Para demonstrar os problemas relacionados ao Custo Brasil, aventa-se majoritariamente as péssimas condições das rodovias, ferrovias, portos, hidrovias entre outras infra-estruturas. Na escala mundial, para abordar a contração das distâncias no período da globalização, na maioria das vezes se recorre às técnicas de transportes e de comunicações, além das tecnologias da informação, para expressar um dos elementos responsáveis pela situação. Pelo viés da técnica, obviamente se observa um aumento da fluidez e até certo ponto, uma redução de custos finais dos deslocamentos de mercadorias. O progresso técnico de fato foi responsável pelas maiores transformações na mobilidade dos homens e do capital, mas esta mobilidade espacial foi plenamente conquistada?

Voltando ao título, queremos chamar a atenção para as normas, que em geral comparecem em segundo plano nas análises sobre a circulação de mercadorias, mas que é elemento central, juntamente às decantadas técnicas, pois normas rígidas significam menos fluidez. Assim, os interesses dos agentes de circulação e de produção, em muitos casos, se conflitam com os interesses mais amplos dos Estados, como é o caso da tributação.

A logística é um instrumento do capital que utiliza as rugosidades¹ do território em seu favor, procurando desobstruir as barreiras territoriais a partir das técnicas e das normas. No início processo de internacionalização dos serviços ocorrido entre as décadas de 1960 e 1970, a logística emerge como negócio internacionalizado, em função das necessidades corporativas diante da crescente competitividade.

O desenvolvimento corporativo da logística, através de um conhecimento técnico e operacional se deparou com restrições de caráter técnico no território, de modo que as empresas passaram a se reunir em associações nacionais e internacionais de logística. A partir desses interesses, normas foram desenvolvidas diretamente para o desenvolvimento logístico (não somente do transporte de mercadorias).

A questão a ser analisada aqui é a multimodalidade, que significa a movimentação de mercadorias, sob a responsabilidade de uma única empresa, que utiliza dois ou mais sistemas de movimento, para movimentar produtos de um único embarcador, desde a origem até o destino, vigendo apenas um contrato (chamado de Conhecimento de Carga). A empresa responsável por este tipo de operação é o Operador de Transporte Multimodal (OTM).

O transporte multimodal de cargas surgiu da necessidade de dar mais agilidade e eficiência à movimentação de cargas nas cadeias de valor, além de dar mais “tranquilidade” à empresa contratante do serviço. Atualmente alguns países têm legislações referentes a essa modalidade logística, a partir da proposta da Convenção das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) em 1980, ficando mais conhecida como Convenção de Genebra para a regulamentação do Transporte

¹ Segundo Santos (2002: 173) “rugosidades são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço”.

Internacional Multimodal de Mercadorias. Portanto, o transporte multimodal surge a partir de uma instituição, reforçando o seu caráter normativo.

A partir da problematização apresentada nesta introdução, no item a seguir apresentaremos o Operador de Transporte Multimodal no Brasil e alguns problemas no desenvolvimento de sua atividade atualmente.

1. A normatização do Operador de Transporte Multimodal no Brasil

Em 1994, foi deflagrado o processo de normatização do transporte multimodal no Brasil através de um acordo com a Argentina, Uruguai e o Paraguai, no contexto de formação do Mercosul. Estes países assinaram em 30 de dezembro de 1994 em Montevideu, o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, que se tornaria decreto no Brasil em 1995. No documento consta que os plenipotenciários estabeleceriam o referido acordo “convencidos de que essa normativa permitirá um aproveitamento mais eficaz da infra-estrutura de transporte dos países signatários, contribuindo para a redução dos custos operacionais de transporte na região” (BRASIL, 1995)².

Neste decreto já comparece a definição de Transporte Multimodal de Cargas, sendo praticamente a mesma que compareceu posteriormente na Lei nº 9.611 (BRASIL, 1998). Conforme o artigo dois desta lei o “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”.

Esta lei também define o OTM nas mesmas bases acordadas em 1994 em Montevideu. Conforme o artigo quinto “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”.

Mas somente em 2004, os OTMs foram habilitados através da resolução ANTT (Agência Nacional dos Transportes Terrestres) nº 794/04. Segundo o Art. 1º, “o exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal – OTM, 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, depende de habilitação prévia e registro junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”.

Estas são algumas definições normativas que instituem a operação multimodal como forma de circulação. Em seus aspectos técnicos, os OTMs são ao mesmo tempo operadores logísticos, que são empresas que atuam no território a partir de uma grande densidade técnica, necessária diante da complexidade do ato de movimentar elevadas massas de mercadorias, cujo manuseio deve ser cuidadoso e em alguns casos, cirúrgico.

Segundo a Associação Brasileira de Movimentação e Logística (ABML) operador logístico é: “um fornecedor de serviços logísticos, especializado em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos, e que tenha competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços em três atividades básicas: controle de estoques, armazenagem e gestão de transportes” (ABML, 1999).

A multimodalidade é uma derivação da intermodalidade, uma formulação logística anterior se configurando como uma operação de movimento de mercadorias através de mais de um sistema de movimento, sendo caracterizado pela emissão de documento individual para cada modal utilizado, através de uma divisão de responsabilidades entre

² Esta normatização veio com um “atraso” de 15 anos em relação ao Tratado de Genebra, demarcando o uso desigual do território.

as empresas de movimentação (seja transportadora uma simples transportadora ou operador logístico). Demaria (2004: 52 citando KEEDI) exemplifica do seguinte modo: “se em uma operação de transporte são utilizados caminhão, navio e trem, temos a emissão de três documentos independentes, um de cada transportador. Quanto à responsabilidade pelo transporte, cada um dos modais assume a sua parte do trajeto, desde o ponto inicial em que coletou a carga até o destino da entrega. Isso quer dizer que qualquer problema ou disputa em que se envolvam o embarcador e o transportador, ela estará restrita ao transportador que estiver com a carga naquele momento e cujo documento de transporte esteja em vigor, não sendo de responsabilidade do transportador anterior ou futuro. Assim, o embarcador deverá recorrer contra aquele que lhe causou dano ou contra o segurador, em caso de ter havido de sua parte a recomendável contratação do seguro, deixando para este a disputa com o transportador. Quanto ao dono da carga, ele é o embarcador de cada um dos três transportadores independentes, recebendo deles o documento de transporte correspondente ao trajeto e ao transportador contratado”. Este foi um dos motivos para a criação da multimodalidade, a responsabilidade e a agilidade no processo de circulação das mercadorias no território.

A intermodalidade passou a ser viabilizada primeiramente pelas técnicas e não pelas normas, ao contrário da multimodalidade, que foi criada a partir da normatização e controle. Nazário (2000) distingue três fases para que se atinja a possibilidade de uso de mais de um modal de forma plena. Diante da proposta de Nazário, Nunes (2007: 2) complementa com mais algumas informações. A fase um é da movimentação caracterizada apenas pelo uso de mais de um modal, com baixa eficiência na transferência de mercadorias entre os ramais de uma empresa. Isto ocorria pelo fato de os veículos e equipamentos não serem adaptados para a efetivação da intermodalidade, tais como o roda-trilho, o *piggyback*, o *carless* e o *fishback*, que preparariam a acoplagem dos contêineres. A elaboração destas técnicas vai ao encontro do conceito apresentado posteriormente na *European Conference of Ministers of Transport*, sendo 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”. Já na fase dois passa a haver mais eficiência na integração modal, com a utilização de contêineres, de equipamentos de movimentação em terminais e de outros instrumentos especializados na transferência de carga de um modal para outro, possibilitando maior velocidade e desempenho no manuseio das cargas, sobretudo nas etapas de transbordamento. A terceira fase vai consolidar a possibilidade da existência da plena intermodalidade, através da “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”

Ao abordar as questões atinentes a este artigo, vemos que as normas se estabelecem para regular o movimento de mercadorias no território. A acepção elementar do termo “norma” é dada no Houaiss, significando “aquilo que regula procedimentos ou atos; regra, princípio, padrão”. Num período em que as relações internacionais se tornam mais complexas, as normas se tornam mais fundamentais para a sua “organização”. Isto faz da ordem mundial cada vez mais normativa e mais normada (SANTOS, 2004: 228).

A logística comparece como uma forma de circulação, portanto, uma técnica, mas ao mesmo tempo, a logística é normativa e normada³. Visto assim, a norma não é somente um “fenômeno” jurídico, mas, sobretudo, sendo ao mesmo tempo jurídico e

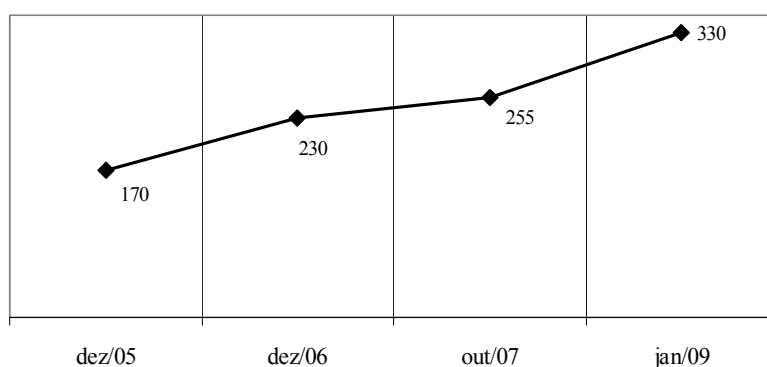
³ “É próprio do fenômeno técnico ser, a um tempo, normativo e normado” (J.-P. SÉRIS apud SANTOS, 2004: 229).

técnico. Sob o ângulo da técnica, “o espaço, por seu conteúdo técnico, é regulador, mas um regulador regulado, já que as normas administrativas (além das normas internas às empresas) é que, em última análise, determinam os comportamentos” (SANTOS, 2004: 230).

2. Os Operadores de Transporte Multimodal no Brasil e questões normativas

Estão cadastrados junto à ANTT, 330 OTMs que estão instalados em 17 Estados da Federação mais o Distrito Federal. Nove Estados não tem sede de OTM. O número representa um aumento expressivo no número de operadores desde o início da habilitações em 2005, conforme pode ser visualizado no gráfico 1.

Gráfico 1. Número de OTMs habilitados



Fonte: Nunes (2007) e ANTT.

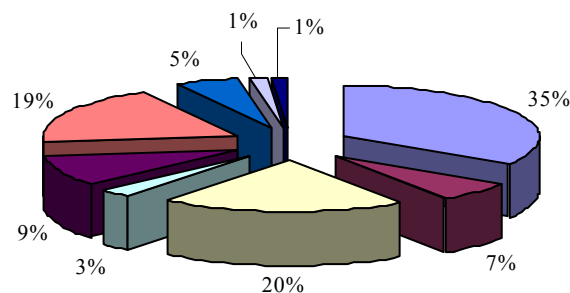
A maior parte dos OTMs está na Região Concentrada⁴ do Brasil, composto pelos Estados de São Paulo (156 OTMs), Rio de Janeiro (51 OTMs), Paraná (25 OTMs), Minas Gerais (16 OTMs), Rio Grande do Sul (15 OTMs) e Santa Catarina (12 OTMs). Além destes Estados, na referida região também está o Estado do Espírito Santo, que conta com apenas um OTM. Os demais Estados que tem sedes de operadores totalizam 42 matrizes de OTMs⁵.

Os OTMs não são iguais, sendo que cada um se especializa na movimentação de determinado produto (agrícola, industrial etc.), determinadas regiões, determinados serviços prestados (armazenagem, controle de estoque, montagem de kits e conjuntos, logística reversa, suporte fiscal, embalagem, importação/exportação e desembaraço aduaneiro/ distribuição física porta-a-porta, transferência, milk run etc.) e também determinados modais de transporte, conforme a tradição ou atividade inicial da firma que se tornou OTM. No gráfico 2, podemos notar as diferenças entre os OTMs quanto aos modais que integram para movimentar mercadorias pelo território.

Gráfico 2. A integração modal realizada pelo OTM

⁴ “Na Região Concentrada, *locus* de divisões ‘extremas’ do trabalho, aumentam as áreas destinadas à circulação e os movimentos internos resultam mais intensos do que no resto do país” (SANTOS e SILVEIRA, 2006: 141).

⁵ Por se tratar de pesquisa em andamento sendo concluída, não apresentaremos, por ora, o mapa que elaboramos.



- Todos os modais
- Rodoviário+ Ferroviário
- Hidroviário+Aeroviário+Rodoviário
- Aeroviário+Hidroviário
- Aeroviário+Rodoviário
- Rodoviário
- Rodoviário+Hidroviário
- Hidroviário+Rodoviário+Ferrovário
- Rodoviário+Hidroviário+Dutoviário

Fonte: ANTT e empresas (2009). **Organização:** Katya Elise Cicorum.

Apesar da precária infra-estrutura de transportes que faz com que o uso das rodovias seja predominante, os principais entraves para o desenvolvimento da atividade de movimentação multimodal não são técnicos, mas normativos, como a situação do seguro de cargas e o ICMS (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços).

A lei 9.611 que criou a multimodalidade foi aprovada em 1998, prevendo a sua regulamentação em um prazo máximo de três meses. No entanto, a respectiva lei foi validada somente em 2000, através do Decreto 3.411. Este instrumento previa uma solução para o OTM, mas acabou criando um impasse, pois no Art. 3º, inciso IV do decreto, consta que para a empresa se inscrever junto ao Ministério dos Transportes (MT), deve apresentar “apólice de seguros que cubra a sua responsabilidade civil em relação às mercadorias sob sua custódia”.

O OTM é uma empresa que não precisa possuir veículos de transportes, centro de armazenagem ou centro de distribuição para fomentar a logística, podendo administrar os fluxos a partir de diversos transportadores, empresas de armazenagem etc. Assim, como o transportador é o único responsável perante o cliente, subentendia-se que ele é que teria que possuir uma apólice de seguro e não o OTM. Diante do impasse, com a elaboração do Decreto 5.276 de 2004, essa situação foi resolvida através da intervenção da ANTT, que tomou a atitude de eliminar a necessidade da apresentação do seguro de Responsabilidade Civil do OTM (RCOTM-C). No final de 2004, a ANTT publicou no Diário Oficial da União (DOU), a Resolução 794, regulamentando a habilitação do OTM (NEVES, s/d).

Outro problema para o pleno desenvolvimento da atividade é a duplicidade da cobrança do ICMS, tanto do OTM quanto do transportador subcontratado. Segundo Neves (s/d), “com a implantação do uso de um único documento de transporte (Conhecimento de Transporte Multimodal), alguns Estados, representados por suas Secretarias de Fazenda, argumentam que seriam prejudicados na arrecadação do ICMS”.

A Secretaria da Receita Federal editou a instrução normativa nº 248 (2002), declarando, no Artigo 4º, inciso XI, que o “operador de transporte multimodal (OTM), a pessoa jurídica habilitada pelo Ministério dos Transportes a operar essa forma de transporte”.

Mas, segundo Silvio Campos, presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC), em entrevista para Comexleis⁶, “enquanto persistir dúvida sobre cobrança de ISS [Imposto sobre Serviços] ou ICMS, permanece entrave que impede o desenvolvimento real do OTM”. Campos, afirma que os “OTMs querem ser cobrados de ICMS nas diversas fases do transporte, de modo que, ao fim da operação, ao cobrarem sua fatura, possam ser ressarcidos pelas regras do ICMS. Já se pagarem ISS, não haverá restituição, o que implicará prejuízos para os OTMs”. Campos admite ainda, que em função desta situação, o transporte multimodal não é expressivo. “O OTM quer emitir o conhecimento de transporte e se creditar do tributo pago nas diversas etapas”.

3. A logística como técnica e como norma

No Brasil, a percepção de que era necessária a melhoria na circulação de mercadorias através de uma melhor articulação da cadeia de suprimentos, só foi colocada em prática a partir dos anos 1990, decorrente também de um tímido processo de reestruturação do capital e das relações de trabalho no Brasil. Segundo Vantine (2002), ainda nos anos 1980, “grande parte da indústria e as grandes redes de varejo mantinham frota própria de caminhões, incluindo aí o custo do patrimônio e, em muitos casos, a própria manutenção”. O mesmo autor afirma, ainda, que a principal alegação das indústrias e demais empresas dependentes diretos de transportes (para a realização da distribuição física), era que as transportadoras não atendiam suas necessidades. Vantine (2002) afirma ainda que “isso até era verdade, mas por culpa dos próprios embarcadores que nunca pagavam o frete no valor financeiro correto (considerando depreciação e amortização do capital)”.

O marco da terceirização da movimentação de cargas foi o surgimento da Brasildocks, uma empresa de logística criada por iniciativa da Pirelli, em 1988. Antes disso, havia apenas armazéns gerais e depósitos alfandegários públicos. Três anos depois, outra indústria no Brasil teve a iniciativa de reestruturar o seu setor de distribuição, nesse caso foi a Philips. Essa indústria também criou um setor de distribuição independente, ou melhor, uma empresa independente para realizar operações logísticas, com o nome de DDF. Com isso, segundo Vantine (2002) surgia então a terceirização dos processos logísticos, “com as funções de armazenagem e transporte, migrando para a distribuição”.

Esse processo ocorrido no Brasil é tardio em relação aos Estados Unidos, que criaram a logística no final da década de 1960, sendo o mais recente estratagema do capital para vencer obstáculos como embaraço em aduanas, deseconomias de aglomeração metropolitanas, deficiente infra-estrutura de transportes e armazenagem etc.

Com o crescimento do setor no Brasil, logística se tornou sinônimo de eficiência entre as transportadoras, inclusive pequenas, por se tratar de uma palavra que expressa alusivamente “competência” e “credibilidade”. Entretanto, segundo Fleury (2001), existem poucas empresas especializadas em logística. Este autor entende que o ano de 1994 demarca a generalização, formação e entrada de vários operadores logísticos no Brasil, sem qualquer regulamentação.

Muitas empresas grandes que se tornaram operadores logísticos eram originalmente do ramo de transporte rodoviário de cargas. Entretanto, já possuíam algum *know how*, além de já prestarem serviços terceirizados para grandes empresas.

⁶ Disponível em: < <http://www.comexleis.com.br/boletim/noticias/0090.htm>>. Acesso em: 2008.

Situação bastante diferente de muitas transportadoras pequenas e extremamente precárias que se auto-intitulam “operadores logísticos” por não haver regulamentação, nem classificação, nem conceituação oficial do que venha a ser operador logístico.

O surgimento dessas empresas no Brasil se deve, em grande parte, às transformações no comércio internacional, à “abertura econômica” do Brasil no Governo de Fernando Collor de Melo e à estabilidade da moeda brasileira obtida a partir do Governo de Itamar Franco (com o então ministro Fernando Henrique Cardoso).

Juntamente a isso, houve um crescimento muito grande dos fluxos de mercadorias nas últimas décadas, forjando de forma definitiva a necessidade de organização desses fluxos. Os processos de terciarização e terceirização possibilitaram essa organização. Com isso, o Brasil saiu de logística voltada para a “gestão de estoques”, para uma logística de fluxos mais velozes e estáveis.

A intensificação das trocas e o aumento da circulação decorreram, principalmente, do processo de mundialização do capital com todo seu estatuto econômico, político e social, bem como das tecnologias que se sucedem, sobretudo, àquelas que dotam a circulação de maior velocidade, tais como as tecnologias da informação e das comunicações (TIC). Essas, por sua vez, permitem a existência de novos conteúdos nas relações de produção e de troca em relação ao período em que as comunicações eram realizadas sem o aparato da informática. O aumento da capacidade informacional favorece o surgimento de um novo conteúdo técnico para a reprodução do capital dos agentes hegemônicos e para sua competitividade.

Com a emergência dos bons resultados da soja no comércio exterior, a partir da década de 1990, as discussões a respeito dos custos logísticos que diminuíam a competitividade desta e de outras *commodities* se intensificaram. A referida década é o ápice do que Castillo (2007) considera como a “consolidação da produção de commodities nos Cerrados”. Quando se lida com barreiras e entraves ao capital, questões importantes como é o caso da logística, ganham mais vulto junto aos meios de comunicação e, logo em seguida, junto à “opinião” pública. Na década de 1990, os gargalos ganharam mais visibilidade através das enormes filas de caminhões nos portos. Passou-se a se falar na necessidade de uma maior organização da logística do país para melhorar a competitividade.

As reclamações provenientes do agronegócio passaram a encontrar eco na sociedade e nos demais setores da economia brasileira, principalmente na indústria. Entidades como a Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) têm se voltado para a discussão da logística, através da elaboração de seminários voltados para discutir essa questão. A incursão da Fiesp no tema se deve ao reconhecimento dos gargalos também para a indústria. Essa nova consciência acerca da necessidade de se pensar a circulação fez com que a entidade passasse a agregar o coro em torno de um melhor planejamento logístico. Sobre essa situação, Castillo (2007: 34) afirma: “Não se pode ignorar que o Brasil vivencia uma situação crítica em seus sistemas de transporte, armazenamento, aduaneiro, portuário e em quase tudo que diz respeito a infra-estruturas e legislação voltadas à circulação de mercadorias, commodities agrícolas em particular, tanto para o mercado interno quanto para a exportação. Termos como “gargalos logísticos” e “apagão logístico” saíram do ambiente corporativo especializado para ganhar a mídia (televisiva, eletrônica e impressa) e também tornar-se pauta prioritária de discussão, regulação e planejamento nos Ministérios e agências setoriais”.

Entidades específicas ligadas à movimentação de mercadorias, tais como a CNT (Confederação Nacional do Transporte), NTC & Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), Anut (Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Cargas), Aslog (Associação Brasileira de Logística) e ABML

(Associação Brasileira de Movimentação e Logística), também se estruturaram no sentido de estabelecer um maior diálogo com os governos e exercer, de certo modo, uma “pressão” em busca da melhoria das condições de circulação. Isto cria um ambiente institucional e normativo que confere a importância da circulação para o desenvolvimento do país.

A regulamentação do OTM vem à esteira de todo esse contexto, sendo algo bastante recente, daí alguns problemas na sua operacionalização e algumas contradições como é o caso de criar um mecanismo para otimizar a circulação de mercadorias e ao mesmo tempo este mecanismo se tornar um entrave por questões legadas principalmente à tributação, algo que o Brasil ainda não resolveu e que parece que não resolverá em curto prazo.

Considerações finais

A criação da figura do OTM foi criada no intento de simplificar os processos ligados à circulação de mercadorias no Brasil, mas sua criação acabou servindo, por ora, como “pano de fundo” para se pensar numa reforma tributária no país. A incipiência de sua regulamentação nos permite pensar que serão superadas as contradições existentes no atual modelo de circulação de mercadorias no país.

O fato do OTM ainda não estar definitivamente operacionalizado, não impede que as empresas que realizaram o cadastramento junto ao MT e à ANTT, realizem o movimento de mercadorias como empresa transportadora ou operador logístico, no entanto, a não efetivação da “simplificação” do processo, continua encarecendo o valor da mercadoria transportada, dificultando as exportações de micros e pequenas empresas, agentes que mais se beneficiariam com o pleno funcionamento do OTM.

Referências Bibliográficas

ABML. **Conceito do operador logístico.** Disponível em: <www.abml.org.br/website/downloads/conceitoDoOperadorLogistico.pdf>.

BRASIL. Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/decreto/1995/D1563.htm>.

BRASIL. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9611.htm>.

BRASIL. Decreto nº. 3.411, de 12 de Abril de 2000. 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 5 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/D3411.htm.

BRASIL. Receita Federal. Instrução Normativa SRF nº 248, de 25 de novembro de 2002. Dispõe sobre a aplicação do regime de trânsito aduaneiro. Alterada pela IN SRF nº 262, de 20 de dezembro de 2002. Alterada pela IN SRF nº 295, de 4 de fevereiro de 2003. Alterada pela IN SRF nº 337, de 27 de junho de 2003. Alterada pela IN RFB nº

826, de 21 de fevereiro de 2008. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/ins/2002/in2482002.htm>>.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Superintendência de Seguros Privados. Circular SUSEP nº 216, de 13 de Dezembro de 2002. Dispõe sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal de Cargas (RCOTM-C). Disponível em: <www.antt.gov.br/legislacao/Multimodal/Circular216-02-RCOTM-C.pdf>.

BRASIL. Decreto nº 5.276, de 19 de novembro de 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5276.htm>.

BRASIL. ANTT. Resolução nº 794, de 22 de novembro de 2004. 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. Disponível em: <www.antt.gov.br/legislacao/Multimodal/Resolucao794.pdf>.

CASTILLO, Ricardo. **Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada.** Em: Revista da ANPEGE. v. 3, p. 33 - 43, 2007.

COMEXLEIS. **OTM funciona no papel, não na prática. Entrevista com Silvio Campos, presidente da CBC.** Disponível em: <<http://www.comexleis.com.br/boletim/noticias/0090.htm>>. Acesso em: 2008.

DEMARIA, M. **O operador de transporte multimodal como fator de otimização da logística.** Dissertação de Mestrado. UFSC. Florianópolis, 2004.

FLEURY, Paulo Fernando; RIBEIRO, Aline Felisberto Martins. **A Indústria de Operadores Logísticos no Brasil: Uma análise dos principais operadores.** Em: http://www.ilos.com.br/site/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=10&Itemid=44. ILOS/COPPEAD, Agosto de 2001. Acesso em: 12/12/2008.

NAZÁRIO, Paulo. **Intermodalidade: Importância para a Logística e Estágio Atual no Brasil.** Disponível em: <http://www.ilos.com.br/site/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=10&Itemid=44>. ILOS/COPPEAD, 10/04/2000. Acesso em: 12/12/2008.

NEVES, Marco Antonio Oliveira. **A Multimodalidade e o Custo Brasil.** Disponível em: <<http://www.tigerlog.com.br/logistica/docs/art049.asp>>. Acesso em:

NUNES, André de Oliveira Nunes. **Análise da oferta de operadores de transporte multimodal de cargas no Brasil: uma aplicação da teoria dos custos de transação.** Tese de doutorado em Engenharia Civil. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2007.

SANTOS, Milton. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Edusp, 2002.

_____. A natureza do espaço. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI**. 9 ed. Rio de Janeiro – São Paulo: Record, 2006.

VANTINE, José Geraldo. A Terceirização nos Caminhos da Logística. Em: Agência Estado. Em: <<http://www.aesetorial.com.br/transportes/artigos/2002/jun/05/165>>. Acesso em: junho de 2002.