



# Frota própria ou terceirizada: ainda temos dúvidas?

- Sim, por mais incrível que possa parecer, muitas empresas ainda têm dúvidas se o seu transporte rodoviário de cargas (TRC) deveria ser realizado por frota própria ou terceirizada. A questão é que as dúvidas persistem, principalmente porque não há solução única, ou seja, tem de ser desenvolvida uma análise para permitir um direcionamento adequado para cada empresa e caso.
- Devemos ressaltar que o transporte rodoviário de cargas é certamente a atividade logística com o maior índice de terceirização e que, apesar de não existirem estatísticas oficiais, deve girar ao redor de 80%. Tem sido registrado um constante crescimento das frotas, do faturamento, dos armazéns e da diversificação de atividades das transportadoras (acima da média da economia). Devemos ressaltar que algumas empresas adotaram uma terceirização parcial, por razões específicas, entre as quais podemos citar: transportadoras com no máximo 40% de frota própria, complementadas por agregados e autônomos; transportes especiais, por exemplo, para produtos químicos, que têm carretas próprias e os cavalos mecânicos são terceirizados; parte de frota própria de carretas frigorificadas devido a não disponibilidade ao final do mês; entre outros.
- Disponibilizar informações para descrever as necessidades com suficientes detalhes para que qualquer processo de terceirização de transportes, assim como para as demais atividades logísticas, passem por uma série de etapas a fim de que seja bem sucedido, tema este já desenvolvido detalhadamente em uma série desenvolvida em LOG&MAM. De forma geral, a empresa tem de avaliar os seguintes pontos: se está preparada para a terceirização, ou seja, se sabe o que quer, se está preparada para compartilhar informações, se tem domínio das operações (indicadores) para poder comparar quando terceirizadas, etc. Além disso, deve entender a cadeia de abastecimento na qual está inserida e respeitar seus hábitos peculiares; pesquisar se as empresas de transporte têm as qualificações necessárias; disponibilizar informações e descrição das necessidades, o suficiente para a transportadora entender o processo, elaborar uma proposta adequada e, futuramente, prestar os serviços com um mínimo de transtornos, avaliando criteriosamente as transportadoras antes de contratar.
- Cuidado! A assinatura de um contrato para terceirização é apenas o marco do início de uma atividade que deverá ser acompanhada rotineiramente por meio de indicadores, de auditorias, envolvendo os escalões superiores sempre que houver desvios e atritos com o propósito de solucionar os problemas, conforme se manifestem.
- Entre os fatores mais relevantes a serem analisados para a tomada da decisão de ter frota própria ou terceirizada, podemos destacar: disponibilização e imobilização de capital; o impacto dos custos fixos em contrapartida aos variáveis; a importância de focar nos negócios da empresa ("core competence"); e a qualidade do serviço terceirizado.
- A maior incidência de terceirização é devido à redução de custos. Nestes casos, se a empresa não tem todos os custos devidamente contabilizados, fica a falsa impressão de ter baixos gastos com transportes e corre-se o risco de não terceirizar, ou pior, de contratar uma empresa por um custo menor que o atual (frota própria) e receber em troca um baixo nível de serviço. Um dos principais motivos alegados entre as empresas que ainda mantêm frotas próprias é que no seu segmento é importante manter um bom nível de serviço e que existe o receio de que problemas com a terceirização comprometam sua imagem a ponto de perder clientes.
- Analisando os comentários acima, em que pese a grande incidência de terceirização no segmento do transporte rodoviário de cargas, boa parte das empresas embarcadoras não está satisfeita, devido a dois pontos principais: porque o processo de terceirização não foi adequado ou porque não houve acompanhamento cuidadoso da operação após a contratação. [ ]

## Em Tempo

▶ Uma surpresa positiva foi a implantação em tempo nos principais portos brasileiros do ISPS Code ("International Ship and Port Facility Security Code") – código internacional para proteção de navios e instalações portuárias, que entrou em vigor no último dia 1º de julho. Se a certificação não ocorresse poderia ter gerado muitas perdas no comércio internacional.

▶ O SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo) está preocupado com a lentidão das Empresas em providenciar o cadastramento obrigatório no RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga) instituído pela ANTT (Agência Nacional de Transporte Rodoviário), com o objetivo de valorizar o transportador e dar mais garantias ao embarcador. Como este cadastramento é obrigatório e estará sujeito à fiscalização e multas a partir de janeiro de 2005, o SETCESP está credenciado para receber e encaminhar a documentação à ANTT.

▶ Continua sem uma ação efetiva por parte do governo a alocação de recursos para a recuperação da infra-estrutura logística, principalmente para o transporte rodoviário de cargas.