

Valor
Setorial

Setembro 2018
www.valor.com.br

LOGÍSTICA



HORA DO AJUSTE

Tabelamento do frete impacta gestão das operadoras

TRANSPORTE DE CARGAS

Pré e Pós-2017

Empresas
111.743

Cooperativas
274

Autônomos
374.029



CONSUMO DE ÓLEO DIESEL
Em mil metros cúbicos por modais - 2016

Rodoviário
44.553
(97%)

Ferroviário
1.123
(2,4%)

Hidroviário
265
(0,6%)

FROTA DE VEÍCULOS
Em mil unidades - 2016

Caminhões **2.684.23**

Caminhão-trator **606.679**

Caminhoneiro* **6.880.33**

Camioneta **3.053.76**

Reboque** **1.399.30**

Semireboque **896.354**

S

CUSTO MAIS PESADO PARA O AGRONEGÓCIO

Impactos do frete antes do tabelamento e depois - em R\$ a saca de 60 quilos de soja e milho

Rotas de escoamento de grãos	Antes da greve (a) 17.05.18	Tabela ANTT 31.05.18	Tabela corrigida (b) 04.09.18	Diferença (R\$/t)	Varição (b/a)
Sorriso (MT) - Paranaguá (PR)	17,3	23,6	24,7	7,4	42,8%
Londrina (PR) - Paranaguá (PR)	5,4	5,7	5,9	0,5	9,3%
Rio Verde (GO) - Santos (SP)	11,2	10,5	11,1	-0,1	-0,9%
Rondonópolis (MT) - Santos (SP)	13,8	16,3	17,0	3,2	23,2%
Mogiãna (SP) - Santos (SP)*	4,0	3,7	3,8	-0,2	-5,0%
Passo Fundo (RS) - Rio Grande (RS)	4,5	6,5	6,7	2,2	48,9%
Balsas (MA) - Itaqui (MA)	7,8	8,9	9,3	1,5	19,2%
Luiz Eduardo Magalhães (BA) - Aratu (BA)	9,1	10,1	10,7	1,6	17,6%

*Seca de 50 quilos - soja. Fonte: Agroparcel

A

CONDIÇÕES DAS RODOVIAS
Estado geral - 2017

Total: 105.814 km



*Número de carga com peso bruto de até 33 mil quilos, segundo a categoria de veículos mais pesada (carga pesada)
**Número de comprimento de carga rebocado, sem eixo próprio de tração, com dois eixos, assim, segundo o comprimento de um eixo por eixo.
Fonte: Ministério dos Transportes/ANTT

DE VOLTA PARA O PASSADO

Caminhoneiros defendem tabelamento, mas empresas apontam distorções no mercado como as ocorridas na década de 80

Por Lauro Veiga Filho

Nos anos 1980, a movimentação de executivos, assessores e lobistas, com suas inseparáveis pastas pretas, era frenética nos corredores do Ministério da Fazenda, em Brasília, a cada reunião do Conselho Interministerial de Preços (CIP), órgão criado em 1968 pelo governo militar para controlar a inflação, com os resultados mais do que conhecidos. Além de não impedir a escalada inflacionária, as suspeitas de malfeitos rondavam o conselho e suas tabelas terminaram abrindo espaço para a formação de cartéis, chancelando a cobrança abusiva de preços e a adoção de margens de lucro excessivas, premiando a ineficiência e realimentando a própria inflação.

O conselho foi finalmente extinto em 1991, mas o tabelamento, agora restrito ao mercado de fretes, está de volta. "O controle de preços remete a um passado infame, quando se experimentou o funcionamento do CIP. Retomar essa política seria um retrocesso com elevado custo para o país", declara Carlos Cesar Meireles Vieira Filho, presidente executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol).

No fim de maio, o governo baixou a Medida Provisória 832, criando a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, transformada na Lei 13.703 pelo Congresso em julho. Desde o fim de



Caminhoneiros em greve bloquearam a rodovia Régis Bittencourt

maio, está em vigor a Resolução 5.820 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), fixando valores mínimos para o frete. A lei foi questionada em três ações de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal (STF) e mais 53 ações em instâncias inferiores da Justiça, mas sua tramitação continua suspensa por decisão do ministro Luiz Fux, relator dos processos na Suprema Corte.

O tabelamento, considerado inconstitucional por Meireles, pode voltar-se contra os próprios caminhoneiros autônomos, segundo ele. "Embarcadores, transportadoras e operadores logísticos podem vir a constituir frota, em mais um grande retrocesso, porque temos, segundo a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), uma ociosidade de cerca de 300 mil veículos no mercado."

Na versão do presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, os transportadores autônomos sentiram mais os anos de recessão e a retração da atividade esteve entre as principais motivações para a greve de maio, mas "a elevação do preço do óleo diesel, insumo que representa mais de 40% do custo operacional do transportador, foi o estopim para o movimento".

Bueno considera que o tabelamento veio para corrigir imperfeições e disparidades. Para ele, a forma de contratação de autônomos pelas empresas de transporte, "que detêm o mercado de frete", demonstrava

a "completa ausência de concorrência no setor, com exploração da mão de obra do caminhoneiro". Bueno espera que a política de preços mínimos traga "correção efetiva" para a "grave deterioração das condições de contratação de transporte por autônomo".

Depois de frustradas as duas audiências de instrução e conciliação convocadas no fim de junho por Fux, uma terceira foi realizada no dia 27 de agosto, igualmente sem resultados práticos. O ministro manteve suspensas as ações movidas contra o tabelamento e prometeu uma decisão rápida para o caso, embora tenha se especulado à época que a definição só deverá vir após as eleições de outubro.

Enquanto isso, diz Bruno Lucchi, superintendente-técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), "todo o transporte de insumos continuará correndo solto com uma tabela que não condiz com a realidade. Por isso, queremos que o STF tome uma decisão o quanto antes".

A mesma posição é defendida pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). "Caso a indefinição em relação ao julgamento da constitucionalidade do tabelamento se mantenha até o fim do ano, ocorrerá uma aceleração no ritmo da inflação, um agravamento da queda na atividade econômica e no ritmo de geração de empregos", afirma Matheus de Castro, especialista em infraestrutura da CNI.

O aumento de 13,03% decretado pela Petrobras para

os preços do óleo diesel no fim de agosto incorporou mais um complicador a uma equação já espinhosa. Na semana seguinte, tomando como base a Lei 13.703, que determina ajustes no preço do frete sempre que o combustível anotar variação de 10%, a ANTT publicou nova tabela, com reajustes entre 1,66% e 6,24%, segundo o tipo de carga e a distância percorrida. No dia 6 de setembro, a CNA protocolou no STF medida cautelar pedindo a suspensão da nova tabela e a análise imediata das ações que questionam o tabelamento.

Além de reajustar os preços do frete, a ANTT realizou no segundo fim de semana de setembro ações de fiscalização em Santos (SP), Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Santana do Livramento (RS) e no porto de Rio Grande (RS), advertindo 31 empresas por descumprimento da tabela. A agência discute internamente, segundo sua assessoria, uma proposta de regulamentação que servirá para reforçar as bases legais do processo de fiscalização e de aplicação de penalidades em caso de não cumprimento da Resolução 5.820. A proposta será submetida a audiência pública, prevista para 9 de outubro, antes de sua publicação definitiva. Uma das sugestões em estudo prevê a aplicação de multa de R\$ 5 mil por viagem para as empresas que contratarem transporte de carga por valor abaixo do fixado e cobrança de R\$ 3 mil daqueles que anunciarem ou intermediarem a contratação de frete com preço inferior ao piso mínimo.

Estudo da LCA Consultores, apresentado pela CNI na

audiência com Fux, alerta para o risco de redução entre 2% e 10% nas exportações de açúcar, carne bovina, soja em grão e milho em 2019, produtos que representam pouco mais de 49% das vendas externas totais do agronegócio. Segundo Lucchi, as perdas podem se aproximar de US\$ 3 bilhões.

Ainda nas projeções da LCA, prossegue ele, "se a tabela fosse extinta agora, a inflação acumulada em 12 meses até fevereiro de 2019 poderia alcançar 4,44%. Mantida a tabela, a taxa tende a elevar-se para 6,5% no mesmo período". Lucchi menciona ainda trabalho da pesquisadora Cinthia Cabral da Costa, da Embrapa Instrumentação, que estima o fechamento de 10 mil a 52 mil empregos no agronegócio em 2019, mantida a tabela.

As contas foram feitas antes do reajuste sancionado no início de setembro pela ANTT. Depois disso, mostra Fábio Meneghin, analista e sócio da Agroconsult, o frete para o transporte de milho e soja entre as principais regiões produtoras e os portos subiu 3,1% a 5,9%, neste último caso, saindo de Luiz Eduardo Magalhães, no oeste baiano, para o porto de Aratu (BA). Entre Sorriso (MT) e Paranaguá (PR), o frete aumentou 4,7% entre 31 de maio, data da tabela anterior, e 4 de setembro. Mas em relação aos valores praticados antes da greve dos caminhoneiros, no dia 17 de maio, o custo de frete experimentou salto de 42,8% na região, subindo 48,9% no trajeto desde Passo Fundo ao porto de Rio Grande (RS).

Como resultado, Meneghin antecipa um encolhimento da margem de rentabilidade projetada para a soja na safra 2018/19 na região do médio norte de Mato Grosso, que deve baixar 28%, passando de R\$ 1,1 mil por hectare no ciclo anterior para R\$ 780. No caso do milho, a margem deverá simplesmente zerar, saindo de R\$ 340 na safra 2017/18. Além de pagar mais pelo adubo, os produtores agora respondem diretamente pelo transporte do insumo. As distribuidoras de fertilizantes, diz ele, passaram a realizar apenas vendas FOB, o que obriga o produtor a retirar o produto nas revendas por sua conta e risco.

Autora de uma das três ações que questionam a constitucionalidade da Lei 13.703/2018, a CNI chegou a estimar elevação média de 12,2% nos preços do frete antes do aumento anunciado pela ANTT. Em sondagem realizada com 688 empresas em agosto, afirma o especialista Matheus de Castro, 88% delas haviam percebido alta nos custos de transportes, enquanto 52,7% indicaram encarecimento médio de 7,5% nos preços dos insumos, reflexo do tabelamento do frete, e 60,5% anteciparam a decisão de tomar uma ou mais ações no setor de transportes, caso a tabela seja mantida.

Na sustentação oral da CNI durante a audiência com Fux, a cargo do economista Armando Castelar, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), estimou-se um impacto agregado do tabelamento de cerca de R\$ 53,2 bilhões, o que corresponderia a 0,8% do Produto Interno Bruto (PIB), ainda sem considerar o reajuste de setembro, diz Castro.

Segundo Castro, foram mais afetados os setores que movimentam mercadorias de menor valor agregado, "especialmente entre as regiões Norte e Nordeste e o restante do país, em função dos custos com o frete de retorno". Os aumentos foram percebidos em produtos que integram a cesta básica, com asaltas de 160% para o sal na rota entre o Rio Grande do Norte, responsável por 95% da produção nacional, e o Distrito Federal, de 135% no trecho até o Rio de Janeiro e de 110% até São Paulo. O custo do frete do arroz entre as regiões Sul, que produz 80% do grão, e Sudeste aumentou 40%, enquanto o custo final dos produtos lácteos registrou elevação de 6%.

"A greve dos caminhoneiros fez cessar um ciclo de retomada da economia, cenário que o governo, com 'rara habilidade', conseguiu agravar ainda mais, ao colocar em contagem regressiva uma bomba-relógio que não se sabe quando vai explodir, mas já se sabe, em boa medida, o estrago que fará", afirma Pedro Francisco Moreira, presidente da Associação Brasileira de Logística (Abralog). Na sua visão, o excesso de oferta no mercado de transporte de cargas torna o tabelamento inócuo, "principalmente nos trechos ou áreas de carga em que a ação do governo tornou os preços muito maiores".

De uma forma ou de outra, o mercado tenta se ajustar, buscando outros modais como alternativa não só para reduzir custos, mas também para aumentar a capacidade de movimentação de cargas, diz Moreira. "É o caso da Aliança Navegação [feita neste edição], cujas operações de cabotagem, com serviço porta a porta, tem crescido substancialmente, a ponto de ser procurado até por clientes com perfil de cargas urgentes."

Segundo ele, a alternativa tem se mostrado "consistente", tanto que os serviços de cabotagem, combinados com outros modais, têm crescido a taxas de dois dígitos. "Vamos continuar a ver aumento da migração de volumes para esse segmento, com incremento do uso da ferrovia, além da participação da rodovia nas pontas. Terminais e fábricas estão se adaptando para movimentar contêineres."

O baixo investimento e o crescimento da demanda consumiram 40% dos ativos de infraestrutura, equivalente a quase R\$ 157 bilhões, reduzindo os estoques de capital no setor de 58,2% em 1983 para 35,9% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2017. "Na realidade, o estoque diminuiu em 2017 na medida em que o investimento foi insuficiente para compensar a depreciação do capital fixo, estimada em 2,38% do PIB", afirma Cláudio Frischtak, sócio da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios.

A infraestrutura recebeu investimentos de R\$ 110,7 bilhões em 2017, uma queda de 9,6% em valores nominais, o que correspondeu a um tombo de 12,4% em termos reais (quer dizer, depois de descontada a inflação). Como proporção do PIB, os investimentos encolheram de 1,95% em 2016 para 1,69% — o que se compara a 2,14% do PIB na média dos investimentos observados entre 2001 e 2012. Para este ano, considerando um PIB nomi-



DAQUI: WASHINGTON/REUTERS

nal de R\$ 6,93 trilhões, estima Frischtak, os investimentos devem atingir R\$ 117,8 bilhões, representando 1,7% do PIB, "uma diferença marginal em relação a 2017" e apenas 41% da necessidade de recursos estimada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), próxima a 4,15% do PIB.

Mantido o ritmo atual de investimentos e mesmo que projetos já anunciados sejam concluídos até 2025, diz o especialista Paulo Resende, coordenador do núcleo de logística, infraestrutura e supply chain da Fundação Dom Cabral (FDC), projeta-se piora sensível no nível dos serviços logísticos no modal rodoviário. Segundo ele, em torno de 45,3% do serviço era considerado ruim, péssimo ou inaceitável em 2015 e essa classificação deverá atingir 50% em 2025, subindo para 57,5% em 2035.

A soma de baixos investimentos e crescimento da demanda produziu um déficit de quase R\$ 1,65 trilhão no setor de transporte, diz a coordenadora de economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Priscila Santiago. O valor representa quase um quarto do PIB e corresponde ao "déficit de infraestrutura de transportes" enfrentado pelo país, considerando 2.663 projetos classificados como essenciais para modernizar e ampliar o setor e que deveriam estar concluídos.

A pesquisa de 2017 da CNT, afirma Priscila, mostrou que 61,8% da nossa malha é classificada como regular, ruim ou péssima, o que "é bastante preocupante". A baixa qualidade das rodovias, prossegue, gera um aumento de 27% nos custos operacionais do transporte de cargas. "Os veículos acabam gastando mais pneus, consumindo mais combustíveis, troca de amortecedores e tudo o mais."

Moreira, da Abralog: uma bomba que vai explodir