

# SOLUÇÃO É NEGOCIAR COM OS PARCEIROS

Para reduzir os custos do frete mínimo, empresas fazem acordos com transportadoras e algumas investem em frotas próprias de caminhões Por Rosângela Capozoli



Terminal da Caramuru no rio Tietê (SP): ênfase no transporte hidroferroviário

O imbróglio provocado pela tabela do frete mínimo rodoviário – editada pelo então presidente Michel Temer numa tentativa de brejar a paralisação dos caminhoneiros em 2018 – levou tradings, transportadores e produtores de grãos a buscar alternativas. Um dos caminhos tem sido o investimento em frotas próprias de caminhões, de forma a driblar o aumento do custo do frete e assim honrar contratos assinados no mercado externo, reduzindo prejuízos. Outra estratégia é manter a terceirização das atividades e aguardar pela decisão do Supremo Tribunal Federal (STF).

No entanto, o caminho mais procurado tem sido a negociação entre tradings e transportadoras. Em silêncio, as partes buscam soluções que possam reduzir os impactos no custo da logística. “As nossas empresas fazem contratos diretos com as transportadoras. As próprias transportadoras estão buscando soluções que não prejudiquem os seus clientes, que são os embarcadores”, diz André Nassar, presidente executivo da Associação Brasileira de Óleos Vegetais (Abiove), que reúne as tradings. “O que está acontecendo é que algumas tradings estão verticalizando uma parte da logística. Já as transportadoras estão investindo no aumento de

frota, porque veem nesse tabelamento uma forma de crescer”, destaca Nassar.

Seu entendimento, compartilhado por outros técnicos do setor, é de que o tabelamento foi uma resposta para um momento crítico, que o próprio governo sabe que não é para durar e está incentivando soluções negociadas. Ao contratar a área de logística da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo, para construir uma nova tabela, o governo sinalizou que quer mudanças para breve.

O estudo começou a ser feito em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o mesmo órgão que editou o tabelamento, agora questionado. Firmado em dezembro, o contrato prevê a publicação de uma nova tabela em julho deste ano, depois de submetida a audiência pública.

Outro fato sobre o qual concordam os setores envolvidos é a desnecessária participação do STF nesta questão. “O governo está fazendo proposta de mediação e construção de uma tabela técnica. O STF não deveria ter se intrometido nisso”, diz Nassar.

O frete mínimo tabelado, segundo especialistas, derubrou a lei da oferta e procura, criando instabilidade

jurídica. A nova regra obriga indústrias e exportadores a repensar a maneira de operar no Brasil, buscando evitar o desequilíbrio de contratos e uma forma de garantir a confiança na expansão sustentável do agronegócio.

Apesar das queixas em torno Lei 13.703/2018 – que estabeleceu o tabelamento –, sua implantação foi um dos fatores que alavancaram as vendas de caminhões em 2018. A projeção inicial das montadoras, de crescer 20% em relação ao ano anterior, mais que dobrou ao atingir alta de 46,79%, totalizando 76,4 mil veículos emplacados. Embora em ritmo menos acelerado, a previsão para o ano é crescer mais 15,4%, elevando para algo próximo a 88 mil unidades. Várias empresas produtoras de grãos anunciaram a compra ou encomenda de frotas. Com veículos e motoristas próprios, alguns produtores tentam escapar dos preços mínimos do frete fixados pelo governo, que, em alguns casos, superam em até 35% os valores praticados anteriormente.

“A greve dos caminhoneiros trouxe um novo tipo de demanda, porque incentivou tradings e agricultores a montar frotas próprias”, diz Sérgio Zonta, vice-presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). Outros fatores que

impactaram o resultado final na venda de caminhões foram a expectativa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), que veio se consolidando ao longo do ano, a queda acentuada na inadimplência do setor e o aumento expressivo da participação dos bancos privados e das montadoras nos financiamentos.

A Amaggi, uma das maiores empresas brasileiras do agronegócio, que atua na produção e comercialização agrícola, em logística e energia, comprou 300 caminhões da Scania, com entrega prevista para este primeiro semestre. “A aquisição destes veículos atende a uma necessidade estratégica na estrutura logística da companhia, que administra sua própria frota fluvial”, afirma Judiney Carvalho, presidente executivo da companhia.

O grupo Bom Futuro foi fundado há mais de 30 anos com a inclinação de operar sua própria frota de caminhões. O aumento significativo nos volumes de produção, segundo a empresa, exigiu investimentos em logística. Com cerca de 400 caminhões, o grupo transporta, entre outros produtos, pluma de algodão beneficiada, das algodoeiras da companhia no Centro-Oeste para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).



## TRADINGS



Carvalho, da Amaggi compra de 300 caminhões

No retorno, trazem insumos utilizados nas lavouras da empresa. Com essa estratégia, o grupo não deve ser afetado pelo tabelamento, ocorrendo ou não.

A Caramuru Alimentos é outra grande que deve passar ao largo de problemas com a tabela, porque suas operações utilizam prioritariamente os modais hidroviário e ferroviário. O impacto do frete rodoviário sobre as operações, diz Antônio Ballan, diretor de logística, não deve ser significativo, porque a empresa investiu perto de R\$ 100 milhões para estruturar uma operação logística hidroferroviária – isso desde 1995, quando foi inaugurada sua unidade de produção em São Simão (GO). “A partir desse ponto, a carga segue pela Hidrovia Tietê-Paraná-Parnaíba até o porto de Pederneiras (SP), quando a produção é transbordada para trens.”

Maior operadora do sistema hidroviário, afirma Ballan, a trading transporta perto de um milhão de toneladas de soja e milho por ano. Mais de 90% da produção embarcada utiliza o sistema hidroferroviário. “As commodities agrícolas são altamente sensíveis a qualquer variação de preço, e o custo do frete tem impacto na comercialização de grãos e farelos. Pensando nisso, temos uma rede de armazenagem em pontos estrategicamente localizados, seja nas margens de hidrovias ou ao lado de ferrovias.”

Já a americana Cargill, líder mundial na área de agronegócios, estuda a possibilidade de aquisição de frota própria. “A imposição de uma tabela sobre o frete muda a dinâmica do agronegócio, cujas empresas estão adquirindo frotas para proteger sua competitividade

no mercado internacional. A Cargill fez análises e está pronta para seguir nesse caminho se for necessário”, reforça Paulo Sousa, diretor de grãos e processamento da empresa para a América do Sul. O executivo lembra que “as montadoras estão com pedidos como há tempos não tinham, o que vai aumentar mais a concorrência, que pode dizimar a presença dos caminhoneiros autônomos no Brasil”.

Os efeitos do impasse não são maiores porque as partes aguardam decisão do STF, que julgará a constitucionalidade da lei. “Caso o STF declare a lei constitucional, as tradings e produtores comprarão frota própria, e isso já está acontecendo em todos os segmentos. Será um tiro no pé para o próprio autônomo, categoria que a lei pretendia proteger”, alerta Edeon Vaz Ferreira, diretor executivo do Movimento Pró Logística da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso (Aprosoja). A associação defende a lei de oferta e procura. “Estamos trabalhando para que o STF declare essa lei inconstitucional e que todo o mercado se acomode novamente. Porém somos contra a demora no julgamento. O impacto do tabelamento no preço do frete, no Mato Grosso, chega a 35%.”

Luis Henrique Teixeira Baldez, presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut), se preocupa com a demora na definição das regras. “Essa situação está gerando insegurança brutal no mercado. Como o STF não julga a ação de constitucionalidade, muitos produtores estão tomando a decisão de investir em frota própria para fugir desse problema de insegurança.” O produtor precisa de garantias de que irá conseguir entregar o produto no porto, e essa insegurança afeta, sobretudo, o agronegócio. “Algumas empresas estão terceirizando, outras fazendo leasing e até comprando caminhões, tentando se livrar da tabela.”

Para a Louis Dreyfus Company (LDC), “o aumento de produtividade, a diversificação de modais e a expansão da infraestrutura logística têm sido fundamentais para ampliar a competitividade da empresa”. Segundo Luis Barbieri, diretor executivo de oleaginosas e grãos, a empresa segue buscando aumentar a eficiência na cadeia logística e se adaptando aos desafios regulatórios apresentados. O maior desafio para garantir a eficiência operacional em toda a cadeia produtiva, diz ele, está justamente nas dificuldades logísticas e custos mais elevados de transporte. Já a Bunge, em nota, informa que “está avaliando diversas possibilidades em relação ao frete de seus produtos e se manifestará apenas após a decisão judicial”.

Sergio Mendes, diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), diz que “é praticamente impossível saber qual a consequência disso tudo. Os negócios podem se inviabilizar por conta dos custos adicionais.” Segundo ele, com as mudanças na política de fretes, o custo com o transporte rodoviário saltou de R\$ 170 por tonelada de grãos para R\$ 236.



#PADRÃOPORTONAVE QUALIDADE MÁXIMA + RESPEITO COM O MEIO AMBIENTE + EQUIPE CAPACITADA + IMPACTOS SOCIAIS POSITIVOS = EXCELÊNCIA COM SUSTENTABILIDADE

