



Vários pesos e uma medida

Embarcadores de carga classificam os reajustes estabelecidos pela tabela de fretes mínimos da ANTT como abusivos e impraticáveis. Alguns fabricantes já estudam alternativas à contratação de transporte, como alugar caminhões ou criar frotas próprias

POR SONIA CRESPO

Embarcadores de carga, tanto os fabricantes quanto os transportadores que terceirizam serviços, vivem um momento delicado nos negócios frente à nova tabela de fretes mínimos estabelecida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Anunciada pelo governo federal para acalmar ânimos exaltados durante a greve dos caminhoneiros, tal tabela pode gerar altos custos adicionais na contratação de terceiros e impactar, negativamente, no orçamento das empresas para este ano. Embora estejam cumprindo os valores determinados, os embarcadores

classificam os reajustes de impraticáveis e muitos já procuram um plano B para transportar seus produtos, como, por exemplo, a criação de uma frota própria de caminhões ou, até mesmo, alugar uma frota exclusiva para as operações de transporte. Analistas e dirigentes de entidades ligadas ao setor são unânimes em defender que em acordos comerciais deve prevalecer a livre iniciativa, abortada nesta nova configuração comercial entre as partes.

“O tabelamento dos fretes revelou-se uma resposta equivocada a um problema relevante e traz uma artificialidade de preços que irá gerar ineficiências logísticas e pressão inflacionária, devido às tentativas de repasse do aumento de custo nos preços”, classifica o consultor em Logística e Supply Chain Rodrigo Arozo, ex-consultor do ILOS e um dos sócios



da empresa Dagma, salientando que o governo deveria manter-se restrito às questões regulatórias, como por exemplo a lei do motorista, e de fiscalização, e não mediar valores entre duas empresas.

Arozo entende que a tabela parte de uma metodologia de custeio a qual considera diversos itens de custos fixos (depreciação do veículo e do implemento, salário do motorista) e variáveis (manutenção, combustível, mão de obra, lubrificantes etc), associados a cinco diferentes tipos de carga e veículos: carga geral de 3 eixos, granel de 5 eixos, neogranel de 5 eixos, frigorificada de 6 eixos e carga perigosa de 8 eixos. Entretanto, o modelo de precificação peca em não considerar diferenças significativas entre tipos de carga e de cada rota específica, que afetam o custo do transporte rodoviário. “O custeio e precificação corretos devem considerar outros fatores fundamentais tais como: a especificidade da carga, a sazonalidade de demanda de transporte em cada rota específica, a existência ou não de carga de retorno, o estado de conservação de vias, tempos de fila e produtividade de carregamento e outros serviços específicos prestados junto com o transporte. Ao desconsiderar estes fatores, a tabela da ANTT aplica um preço básico a todos sem distinção, gerando desvios”, adverte. Lembra ainda que, por enquanto, a tabela de fretes é aplicável apenas nos casos em que a carga ocupa toda a capacidade do caminhão, o que chamamos de lotação, quando se paga todo o custo da viagem. A carga fracionada, até o momento, ficou de fora da tabela pelo fato de sua precificação ser bem mais complexa, por envolver questões de rateio de custos, e também geralmente agregar serviços adicionais, além do simples transporte do ponto A até o ponto B.

O maior erro desta tabela, aponta, é ferir os preceitos da livre iniciativa e da livre concorrência. “Temos que lembrar que um dos motivos que nos levaram à greve dos caminhoneiros foi exatamente o excesso de oferta de transporte. A adoção da tabela é apenas uma ação artificial, que irá tirar produtividade do país, aumentando os custos de transporte, e não irá tratar a causa do problema: o des-



Acredito que o Governo possa ser o mediador em muitas situações, mas sem imposição e decisões estapafúrdias como esta que estamos vivendo

Marcelo Tubino, da Amway

balanceamento entre oferta e demanda. O fato do frete ficar mais caro não irá gerar carga adicional para o excesso de caminhões disponíveis hoje. Muito pelo contrário, pode até reduzir a carga disponível uma vez que alguns embarcadores podem buscar formas alternativas de realizar o transporte”, diz.

Independentemente de ser aprovada ou não, Arozo acredita que a tabela não funcionará por muito tempo. “O mercado acabará por se autorregular e buscará alternativas”. Enquanto isso não acontece, os embarcadores se vêem obrigados a adotar a tabela e acompanhar o desenrolar do assunto no STF, mas sem deixar de aventar novas alternativas de transporte para evitar os acréscimos de frete que a tabela impõe. Uma delas é a locação da frota. “Mas esta decisão envolve outros aspectos operacionais que vão além de garantir uma frota disponível. Por exemplo, como fica a questão da manutenção, será terceirizada ou também internalizada?”, questiona Rodrigo Arozo. A adoção de frota própria, diz, também tem seus inconvenientes para quem não é do ramo e só será terã vantagem na decisão as empresas que possuam escala e capacidade de manter os veículos com alto grau de utilização.

AÇÃO DESFOCADA

A função do governo está totalmente desfocada com relação à criação de uma cotação de fretes, opina Vitor Manuel

Abreu Silva, gerente de Logística e Distribuição da fabricante de produtos têxteis Ober. “Nossa empresa está praticando a tabela, de forma completa, e tivemos um aumento no custo do transporte bastante considerável”, adianta, estimando em 28% a média do acréscimo sofrido na conta frete. O maior custo de transporte ficou por conta dos fretes de matéria prima com baixo valor

Destino nas mãos do novo Presidente da República

O tabelamento do frete mínimo e o subsídio ao diesel que vem sendo praticado pelo governo federal poderão ser extintos se depender das recentes declarações dadas pelos candidatos à presidência. A norma que concede aos transportadores em geral uma economia de R\$ 0,30 por litro de diesel deverá se encerrar em 31 de dezembro deste ano e, até lá, consumirá algo em torno de R\$ 9,5 bilhões dos cofres públicos. À frente nas pesquisas eleitorais, os candidatos Jair Bolsonaro, Ciro Gomes e Fernando Haddad já sinalizaram que pretendem mexer na política de preços praticados atualmente pela Petrobras.



agregado, devido às distâncias dos fornecedores com relação à base de operações. O impacto imediato no orçamento acendeu uma luz vermelha na gestão da empresa, que já está analisando custos e estudando a viabilidade de implantar uma frota própria. “A possibilidade é grande”, adianta Silva.

Para abastecer mercados do setor automobilístico, calçadista, moveleiro e de geossintéticos, a Ober coordena atualmente um fluxo de 60 caminhões diários na planta de Nova Odessa (SP), com sete rotas de entrada de matérias primas para a produção e 27 roteiros de saída, para distribuição de produtos acabados, que seguem para todos os estados brasileiros. Como vários desses roteiros são longos, a Ober está revendo a comercialização de produtos em regiões mais distantes e com menos participação no faturamento. A manutenção do modal rodoviário é a única alternativa atual da fabricante, pois os demais modais, como o ferroviário e o hidroviário, deixam a desejar quando são considerados os lead times de entregas, adverte Vitor Silva.

DECISÃO ESTAPAFÚRDIA

“Infelizmente somos totalmente dependentes do modal rodoviário”, concorda Marcelo Tubino, coordenador de transportes da fabricante de produtos cosméticos Amway. Tubino. “Acredito que o Governo possa ser o mediador em muitas situações, mas sem imposição e decisões estapafúrdias como esta que estamos vivendo, na pressão, para resolver logo. O papel do Governo deveria ser esse, mediador. Mas acabou se transformando no grande causador do problema atual”, lamenta.

A efetividade da tabela é questionada pelo executivo: “Para os motoristas autônomos, proprietários de caminhões e pequenos transportadores, talvez seja pertinente, porque protege o ramo de negócio deles. Mas, para grandes transportadores, que englobam frota própria e usam terceiros, penso que não é adequada, vem para complicar as negociações e não sei se cumpre sua finalidade. A verdade é que, com ela, estamos todos pagando – freteiros, transportadores e clientes, pela péssima gestão do nosso Governo Federal”, resume. A produção da Amway, que pode chegar a 15 toneladas mensais, sai diariamente da fábrica de Jundiá (SP) para todo país, utilizando transportadores parceiros. As rotas dos fornecedores locais (25%), dentro do Estado de São Paulo, oscilam

entre 50 e 150 quilômetros. Os 75% fornecedores restantes entregam matérias primas importadas, que chegam pelo porto de Itapoá (SC), cumprindo rotas de cerca de 600 quilômetros.

Tubino avisa que não fará mais reajustes nos custos de transporte este ano. Na Amway, estes valores já foram negociados com os transportadores entre janeiro e março. “Se aplicássemos este novo reajuste proposto pela ANTT, fecharíamos a portas”, diz. O executivo acredita que a tabela da ANTT terminará em pizza: “A medida está sendo imposta, pois o segmento de transporte autônomo reivindica, mas, na prática, não será aplicada no seu valor total, considerando o cenário de impostos e a pressão de custos que as empresas sofrem”. Em contrapartida, Tubino quer implementar uma nova estratégia de reajuste de transporte para o próximo ano, já com a concordância dos transportadores: “Aumentaremos os preços dos produtos para nossos clientes, e o mesmo percentual será repassado para nossos transportadores. Chegamos a praticar até dois reajustes por ano e, toda vez que isto ocorrer, o percentual será repassado ao transportador”.

SETOR MENOS COMPETITIVO

A tabela de fretes mínimos tirará a competitividade do setor de transporte, pois nivela todo mundo e os diferenciais ficam praticamente inexistentes, adverte o diretor de vendas da Perstorp Química do Brasil, Alexandre Barbosa. “O governo impôs algo sem ao menos consultar ambas as partes do negócio, ou seja, o transportador e seu contratante. Só escutou o lado dos caminhoneiros, sem ao menos considerar que tal aumento brusco ocasionaria um efeito cascata no custo final dos produtos transportados, afetando assim toda a cadeia produtiva”, desaprova. As transportadoras contratadas pela

Perstorp já praticam a tabela da ANTT, com valores superestimados entre 10% e 20%. Fabricante de produtos químicos, a Perstorp Brasil não tem nenhuma unidade fabril no país, apenas um armazém terceirizado, portanto 100% das rotas realizadas são para distribuição de produtos finais, que abastecem mercados das regiões Sul e Sudeste.

Barbosa defende uma união empresarial de fabricantes para exigir a extinção da tabela, porque, na sua opinião, o Estado não deveria complicar ainda mais o dia a dia do empresariado brasileiro.

“Assim como muitos outros fabricantes, infelizmente não temos nenhum Plano B para esta situação, pois dependemos exclusi-

A adoção da tabela é apenas uma ação artificial, que irá tirar produtividade do país, aumentando os custos de transporte, e não irá tratar a causa do problema: o desbalanceamento entre oferta e demanda

Rodrigo Arozo, da Diagma




vamente do transporte rodoviário para escoar nossos produtos”, diz. De imediato, adianta, a alternativa será negociar FOB ao invés de CIF para alguns clientes e regiões do país.

Ainda pouco afetada pela tabela de fretes mínimos, a Autofort Nordeste fechou recentemente aumentos em torno de 5%. Fabricante de peças para motores, suspensões e óleo lubrificante, a empresa administra 12 rotas de abastecimento para todo o país. A política de contratação do serviço de transporte é baseada na cotação de preços. “Escolhemos o melhor frete e o menor tempo para entrega”, explica Jairo Douglas Carvalho Dantas, assistente de Compras da empresa. Por precaução, a Autofort já iniciou estudos para avaliar outras opções de modais de transporte, como a cabotagem, diz Dantas.

AJUSTE NECESSÁRIO

“A tabela da ANTT é um instrumento necessário para ajustar os valores de fretes”, acredita Marcelo Pinheiro de Souza, Analista de transportes e Logística do Grupo Dimed, distribuidor de produtos farmacêuticos. “É um bom método de controle, mas não tenho certeza se este método utilizado para chegar ao parâmetro de custos final é o mais adequado”, critica. Souza considera ainda que a tabela poderia ser ampliada para todos os tipos de demanda, sem a restrição de carga lotação, embora concorde que, hoje, tanto embarcadores quanto transportadores estão sendo muito pressionados pelos seus custos fixos, fato que gera desconforto e leilão de preços para atendimento de transporte. Na opinião de Souza, reajustes devem sempre acompanhar a evolução da economia, diz. “Hoje realizo os pagamentos de frete com uma tabela de percentuais sobre o valor de Nota Fiscal transportada. A cada bom atendimento, meu cliente compra mais, com isso meu transportador ganha mais por transportar mais carga, mas se o mercado não evoluir, os custos não aumentam”.

Souza questiona a forma de punição pelo não cumprimento da norma. “Se é lei deve ser respeitada, porém não está claro qual será o método de verificação. Se for só por denúncia, acabará causando medo e receio nos terceiros e agregados”, diz. “Espero que os órgãos fiscalizadores consigam, de alguma forma, realizar a verificação do valor do frete antes da emissão do Ct-e e, assim, o processo não sofrerá com as denúncias”.

Operando atualmente com 11 transportadoras, a fabricante de componentes automotivos Suporte Rei já reajustou todos os fretes em torno de 16%, seguindo os parâmetros da tabela. Walner Constâncio, diretor, constata que a medida impactou profundamente o orçamento estratégico da empresa, que se viu obrigada a reavaliar alguns contratos de transporte. 

A solução ficou totalmente desproporcional à realidade financeira que vivemos. As empresas não conseguem de uma hora para outra absorver tamanho custo

Jean Carlos Scoz, da Nova Motores

Momento inadequado

A reivindicação dos caminhoneiros pode ser justa, mas o momento econômico pelo qual passa o país é totalmente inadequado para imposição de uma tabela de fretes mínimos, pondera Jean Carlos Scoz (foto), gerente de Logística da Nova Motores, fabricante de motores elétricos, fios esmaltados e fundidos. “A solução ficou totalmente desproporcional à realidade financeira que vivemos. As empresas não conseguem de uma hora para outra absorver tamanho custo. O governo não tomou nenhum cuidado em oferecer uma tabela com condições para que todos assimilem essa nova despesa”, diz o executivo da companhia, que opera um fluxo diário de 30 caminhões para descarga e embarque.

No primeiro semestre deste ano, Scoz já havia definido ajustes nos preços de fretes, entre 30% e 100%, com transportadoras que terceirizam suas frotas. Mas diante do novo cenário imposto pela tabela da ANTT, em alguns casos, a empresa se viu obrigada a procurar novos fornecedores de transporte e, com isso, algumas parcerias antigas foram extintas.

Scoz defende parâmetros de custos de transporte para cada trecho da operação logística. No caso da Nova Motores, a maneira mais correta de precificar essas operações seria mantendo um valor de frete em percentuais para embarques de vendas e um valor de frete em tonelagem para embarques de compras. Com a tabela da ANTT em mãos, por enquanto a empresa adotou apenas uma alteração no fluxo para as longas distâncias: a carga é levada para um CD específico em São Paulo e, depois, segue com a transportadora do cliente ou frete FOB direto para o cliente final. Scoz diz que essa medida foi necessária porque, no caso de alguns produtos fabricados pela Nova Motores, como bobinas, o custo de transporte até as plantas de usinagem dobrou.

