

CRISE DO TRC

O MODELO “GANHA-PERDE” E O APAGÃO LOGÍSTICO

*Por Neuto Gonçalves dos Reis**

Nos últimos três anos, o Transporte Rodoviário de Cargas viu-se às voltas com inevitáveis aumentos de custos.

O primeiro deles foi a Lei no 12.619, que limitou a 10 horas diárias a jornada do motorista. Para quem estava acostumado a rodar até 16 horas por dia, isso representou uma perda de produtividade (aumento dos custos fixos por viagem) que pode chegar a 37,5%.

Admitindo-se, grosso modo, que o custo fixo represente 50% dos custos operacionais de um veículo, isso significa aumento de 18,75% deste custo operacional. Note-se que este percentual pode ser até maior, para as curtas distâncias, onde cresce o peso do custo fixo.

Outro fator que aumentou o custo do transporte em 2012 foi à entrada em vigor da norma Euro 5, que introduziu as novas tecnologias para reduzir as emissões veiculares. Como consequência, os caminhões passaram a custar em média 15% mais caros. Os motores passaram a exigir um combustível S10, mais caro do que o diesel comum, S500.

Além do mais, a tecnologia predominante, a do SCR (Selective Catalytic Reduction), passou a exigir a adição de 5% (do consumo de diesel) da ureia técnica, conhecida pela sigla ARLA 32, cujo custo, embora em declínio, ainda é bastante alto.

Segundo os fabricantes de motores, todos estes inconvenientes poderiam ser compensados por uma redução no consumo de combustível. No entanto, pesquisas do DECOPE/NTC mostram que, na prática, não foi isto que ocorreu.

Nos últimos 34 meses, o preço do diesel, segundo a ANP, subiu 32,44%. Só de novembro de 2014 a fevereiro de 2015, ao aumento foi de 13,26%. Como o diesel chega a representar até 35% nos custos de um caminhão pesado, pode-se calcular o quanto aumentaram as despesas do transportador.

Para quem opera com carga fracionada, não se pode esquecer também da multiplicação das dificuldades de entrega, que encarecem o custo entre 15% e 20%. Hoje, mais de cem municípios brasileiros já criam restrições ao trânsito dos caminhões.

Independente do tipo de transporte todas as transportadoras enfrentam também um grande crescimento dos roubos de carga, especialmente no Rio de Janeiro. Isso para não falar na crônica deficiência das estradas, que chegam a encarecer o transporte em até 25%; e da alta carga tributária, que chega a representar 55% do faturamento.

Somam-se a estas dificuldades as novas taxas de juros do Programa de Sustentação de Investimentos, que chegaram a ser alguns anos atrás de 2,5% ao ano. Agora, a grande empresa arcará com juros de 10% ao ano, e obterá financiamento de somente 50% da dívida.



PSI JANEIRO 2015			
<i>Empresa</i>	<i>Grande</i>	<i>Pequena/Média</i>	<i>Autônomo</i>
Juros ao ano (%)	10	9,5	9,0
% financiada	50	70	70
Prazo de pagamento	72 meses	72 meses	96 meses
Carência	6 meses	6 meses	24 meses

Para completar o quadro, os anos de 2014 e 2015 prometem PIB estagnado, senão negativo. E não há PIB, não há o que transportar. A única exceção neste quadro de marasmo é safra de grãos que, segundo o IBGE, promete crescer 4,4% e ultrapassar os 200 milhões de toneladas.

Diante de tantas pressões de custos, seria de se esperar que os fretes estivessem, pelo menos, acompanhando os aumentos. Na verdade, não é isso que está ocorrendo. As paralisações dos autônomos no final de fevereiro são um reflexo de um modelo deletério, que o analista Marco Antônio de Oliveira Neves, diretor da Tigerlog Consultoria batizou de ganha-perde. Recente pesquisa de NTC&Logística constatou defasagem média de 14,11% nos fretes praticados.

Devido à grande concorrência, as transportadoras encontram enormes dificuldades em repassar seus custos aos clientes. Dotados de grande poderio econômico, os embarcadores se beneficiam desta situação, estimulando a guerra de fretes.

Resta saber até onde este modelo leonino vai prevalecer. Segundo Neves, o embarcador só ganha com isso no curto prazo. Devido à baixa rentabilidade, muitas empresas estão colocando seus negócios a venda, deixando de investir e direcionando seus recursos para atividades paralelas, como aluguel de galpões, concessionárias de veículos, fazendas, postos de gasolina, hotéis etc.

O efeito, a longo prazo, segundo o autor, será a redução da oferta de transportes. Se este modelo ganha-perde não for alterado, um lado simplesmente deixará de existir. Especialmente se o país voltar a crescer, o resultado será o inevitável apagão logístico, para o qual a NTC&LOGÍSTICA já vem alertando os embarcadores recalcitrantes há longos anos.

** O autor é diretor técnico executivo da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª JARI do DER de São Paulo.*