



O MERCADO DO TRC NOS ÚLTIMOS 6 ANOS

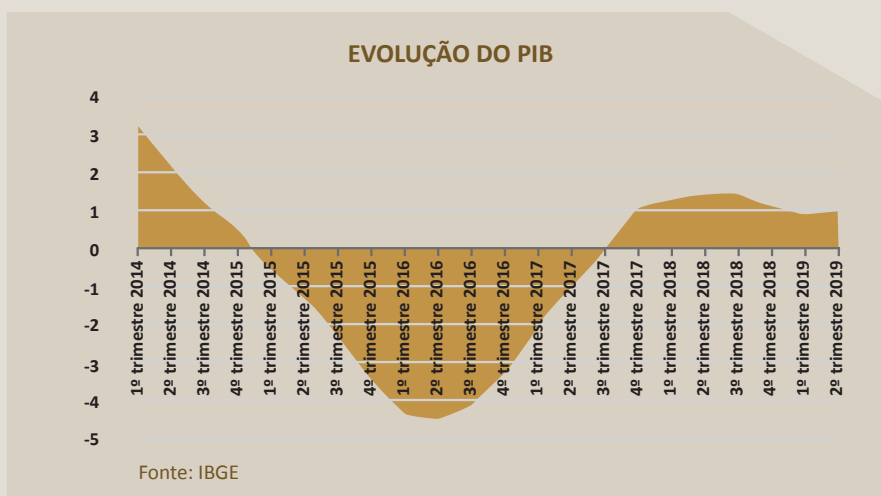
POR ENG. ANTONIO LAURO VALDIVIA NETO*

É quase certo que o PIB brasileiro de 2019 será menor que o de 2014, ano anterior ao início da recessão. Durante este período, o PIB acumulou uma retração de 8,2% e desde que começou a crescer, no primeiro trimestre de 2017 até o primeiro trimestre de 2019, a economia só cresceu 3,2%, ou seja, foram recuperados o equivalente a R\$ 148 bilhões, faltando ainda cerca de R\$

338 bilhões para que o Produto Interno Bruto (PIB) volte ao patamar pré-crise.

Operam ainda abaixo do período pré-crise 7 entre 12 atividades econômicas: indústria de transformação, construção, comércio, informação e comunicação, transporte e armazenamento, atividades financeiras e outros serviços.

O que mais preocupa é o ritmo do processo de recuperação da economia que tem sido o mais fraco dos últimos 40 anos.

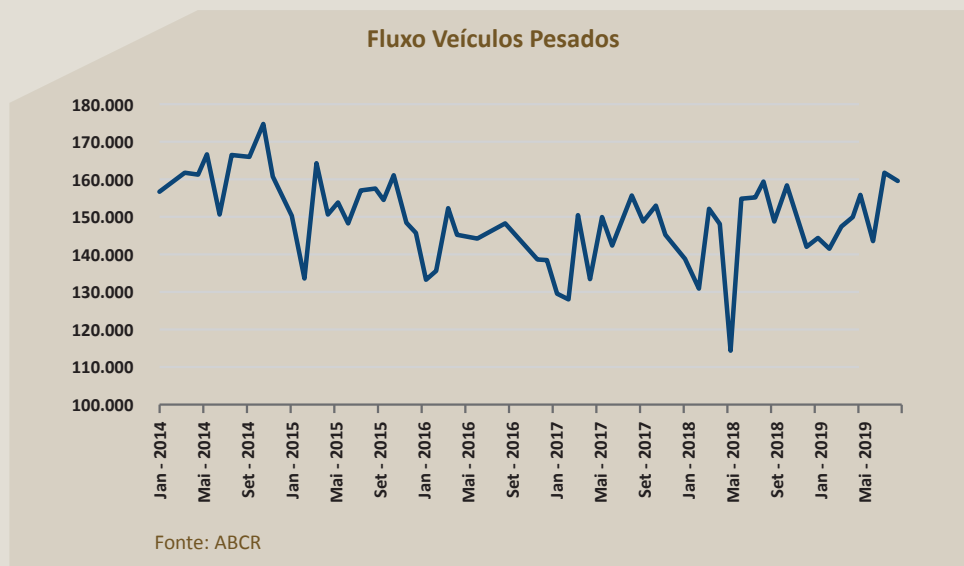


O setor de Transporte Rodoviário de Cargas

Como o transporte é caracterizado como uma operação de meio, ou seja, faz a ligação entre o produtor (insumos) e a indústria, entre a produção e o consumidor, a situação do setor acompanhou a evolução do PIB. Evidentemente houve segmentos que sofreram mais que outros. Por exemplo, o transporte ligado a produtos da construção

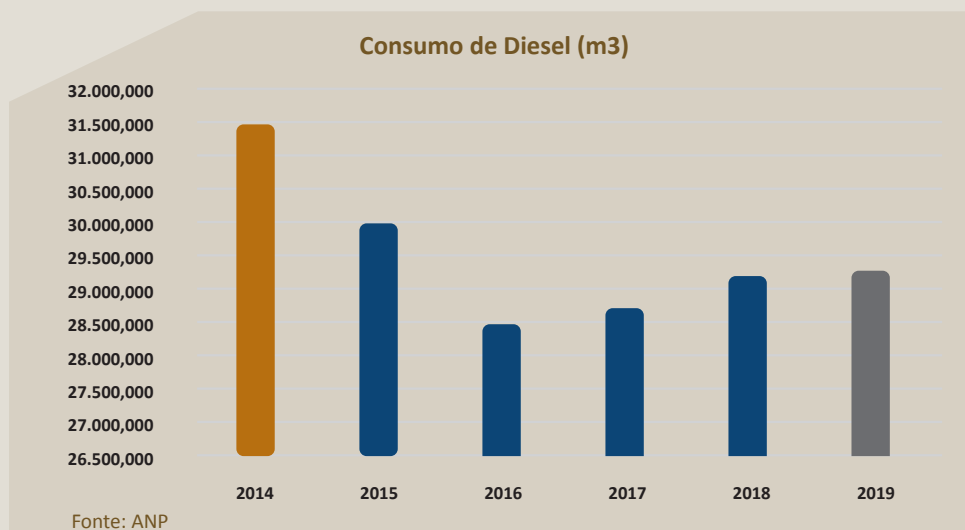
civil teve queda expressiva, veja o caso do cimento, que em 2014 vendeu-se 71,5 milhões de toneladas e em 2018 a venda caiu para 53 milhões de toneladas, uma queda de 26%, segundo a SNIC - Sindicato Nacional da Indústria do Cimento.

A queda na atividade do serviço de transporte também pode ser sentida no movimento dos veículos pesados (caminhões) nos pedágios e no consumo de diesel.



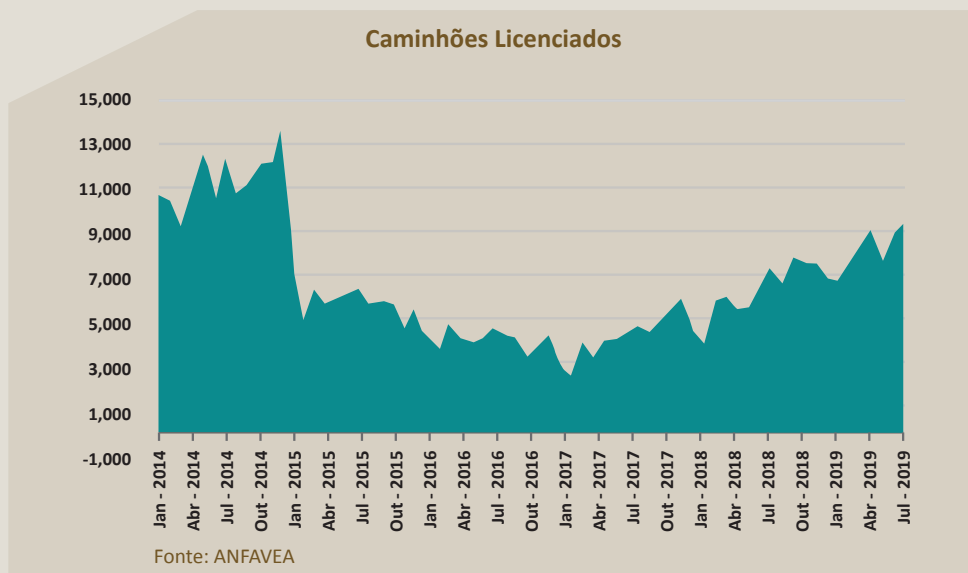
O índice da ABCR- Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias aponta para um pico de movimento de caminhões nas estradas em outubro de 2014 e a maior baixa (depois do mês da paralização dos caminhoneiros que ocorreu em maio de 2018) em janeiro de 2017, com uma variação negativa de 26%. De lá para cá houve uma recuperação da ordem de 23%.

Segundo a ANP- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis no período entre 2014 e 2019 a queda foi de 6,9%, com a maior variação em 2016 cujo número alcançou -9,6%. É bom lembrar que os caminhões são os maiores consumidores de óleo diesel, mas não são os únicos.



Para se ter uma ideia por que passou o setor de TRC, basta analisar a venda de caminhões no período. Em 2014 foram licenciados 137.055 caminhões, sendo dezembro deste ano o mês com maior volume de veículos comerciais licenciados: ao todo 13.686. Em fevereiro de

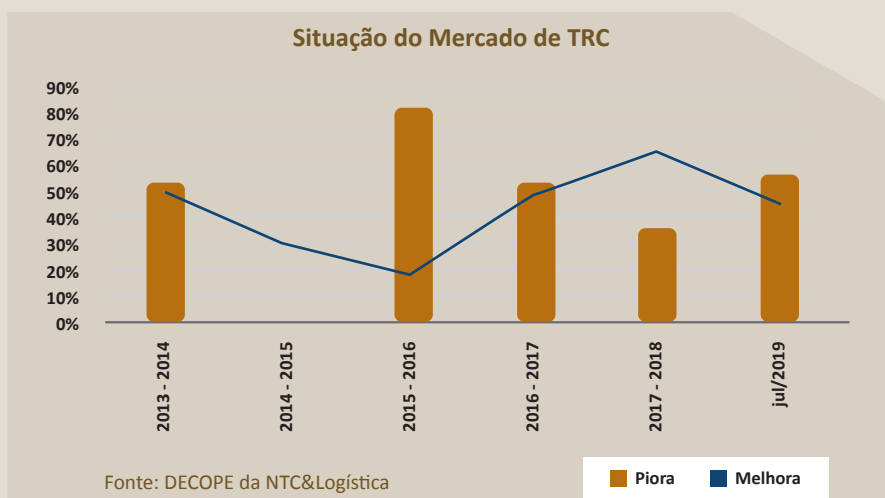
2017 alcança-se o menor patamar de veículos de carga licenciados, um total de 2.613, uma queda de 81% em relação a dezembro de 2014. Atualmente, em agosto de 2019, parte da queda foi recuperada, mas a média mensal ainda está 29% abaixo da do ano de 2014.



Pesquisa NTC-ANTT

A pesquisa junto aos empresários do setor mostra que apenas em janeiro de 2019 houve apontamentos indicando que para a maioria (64%) o ano de 2018 teria sido melhor do que o ano anterior. Até então, desde

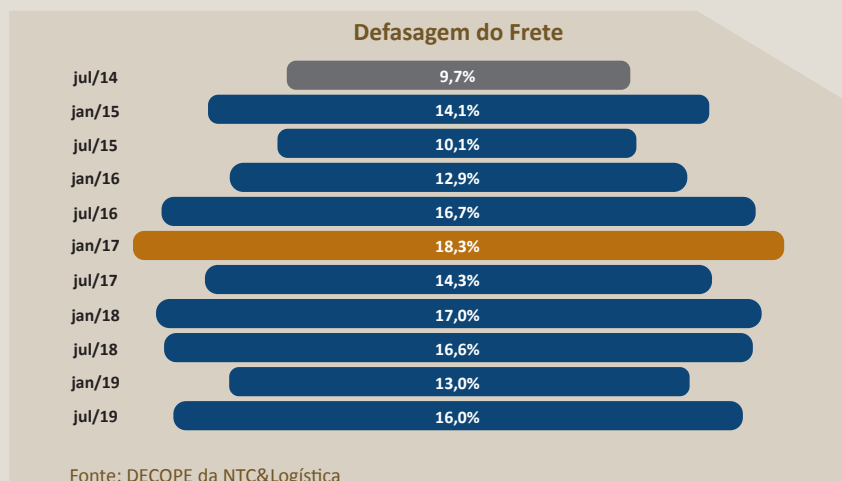
2014 as respostas mostravam uma piora a cada período em relação ao anterior. Entretanto, a última pesquisa de julho de 2019 voltou a mostrar uma piora do mercado, com 56% afirmando que o primeiro semestre do ano foi pior que o ano de 2018.



A situação econômica ruim acabou afetando também o valor do frete recebido. Em média, no período, 63% das empresas deram descontos ou não reajustaram o frete. A piora se deu em 2017 quando 91% alegaram não terem conseguido corrigir os seus preços ou concederam desconto no frete.

Esta conjuntura fez com que o valor do frete permaneça defasado 14,4% em média neste período em relação aos

custos envolvidos na prestação de serviço de transporte. Uma escalada que partiu de uma diferença entre o frete e o custo de 9,7% em 2014, alcançou o seu auge em janeiro de 2017 com 18,3% e em julho de 2019 continua longe da recuperação tarifária com uma defasagem na casa dos 16% (8,0% no transporte de carga fracionada e 20,0% no de carga lotação).

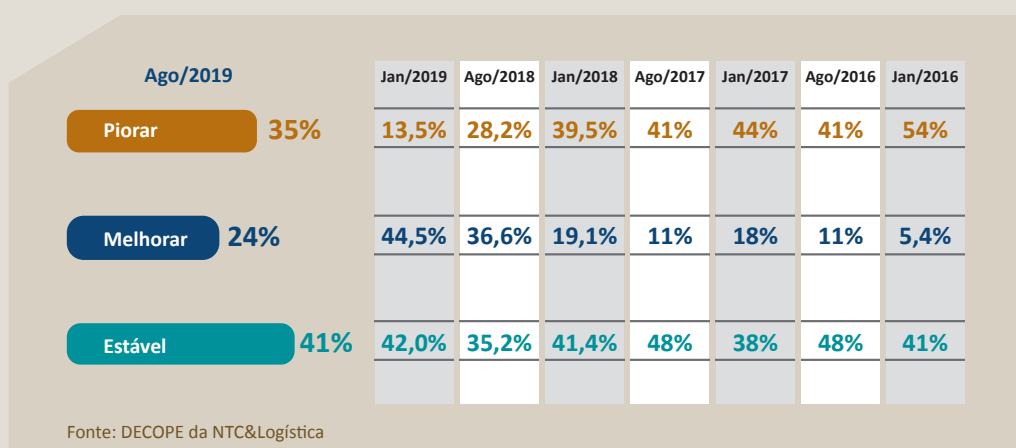


Ainda, para piorar, mais de 60% das empresas declararam que têm fretes a receber em atraso, e que o valor corresponde, em média, a 13% do faturamento delas.

A consequência direta desta situação difícil e que persiste por quase 6 anos explica a condição em que se encontra o setor com relação ao recolhimento dos impostos, neste caso, em média, quase metade (45,1%) dos pesquisados afirmaram estarem inadimplentes total ou parcialmente neste período.

O Ambiente de Negócio do TRC

O ano de 2019 começou com grande parte do setor animado com relação as perspectivas de melhora da economia, mas ao longo do semestre a condição foi se degradando e no meio do ano o desânimo voltou a subir, quase triplicando o percentual dos que acreditam que o mercado possa voltar a piorar.



É inegável que a situação do setor de TRC melhorou nos últimos 2 anos, mas ainda está longe da condição ideal. O setor precisa recuperar o mais rápido possível o valor do frete, mas para que isto aconteça é fundamental que a economia brasileira reaja, pois, como já foi dito o TRC, por ser meio, sua produção e resultado dependem totalmente do desempenho dos demais setores produtivos.

ENG. ANTONIO LAURO VALDIVIA NETO

Especialista em transportes; Engenheiro de Transportes, pós-graduado e Mestre em Administração de Empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas – NTC.

