



## Representantes do agronegócio lutam pelo livre mercado nos preços de fretes



A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR) da Câmara dos Deputados realizou audiência pública, no dia 12/06, para discutir os impactos da crise dos combustíveis no agronegócio. Representantes da cadeia logística agro – cerealistas, indústrias e empresas de transportes - expuseram a situação das suas atividades, fortemente afetadas pelo aumento no preço dos fretes. Representantes de caminhoneiros autônomos também participaram do debate.

A audiência começou com a fala de Luiz Fayet, Consultor de Infraestrutura e Logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), que apresentou uma série de itens que podem ser corrigidos para alcançar a redução do custo do transporte de carga, sem que seja necessário aumentar o preço final do frete. Segundo Fayet, "há uma politributação em pedágios" e o prejuízo do setor de transportes não pode ser atribuído exclusivamente ao combustível, já que o principal problema é a tributação.

## Prejuízos para as empresas cerealistas



O presidente da Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (ACEBRA), Arney Frasson, representou as empresas associadas durante a Audiência Pública. Em sua fala chamou atenção para as perdas que o setor teve desde o começo da paralisação dos caminhoneiros.

Para ilustrar o impacto, o presidente da ACEBRA revelou que apenas uma empresa associada - de médio porte - teve prejuízo de R\$ 1,8 milhão de reais. Para os cerealistas a greve dos caminhoneiros foi apenas o começo do problema, pois após a imposição da tabela frete é que começaram a ser sentidos os maiores prejuízos.

Frasson trouxe exemplos dos impactos do tabelamento do transporte de cargas: antes da greve o frete na rota Cascavel (PR) - Paranaguá (PR) era de R\$ 100,95, após a imposição da tabela frete pela ANTT, o frete no mesmo trecho passou a custar R\$ 142,36, representando um aumento de 41%. A margem de lucro passou a ficar negativa. Com contratos internacionais em andamento, as empresas cerealistas terão de honrar os compromissos, assumindo assim o prejuízo da nova política.

Daniel Furlan Amaral, Gerente de Economia da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) informou que o Brasil ainda vai exportar 65 milhões de toneladas de soja, milho e farelo até o final do ano. Cerca de 80% disso foi comprado antecipadamente e teve o frete estimado com base em experiências de mercado. Segundo a Abiove, com a tabela e o aumento de custo de frete, perdeu-se a referência para as compras antecipadas. "Há US\$ 2,75 bilhões em fretes estimados na produção comprada antecipadamente. Se o preço tabelado subir, por exemplo, 25%, as empresas serão obrigadas a adicionar US\$ 700 milhões por força das resoluções".

A paralisação do escoamento da produção também está impactando na armazenagem de grãos. O ACEBRA estima que no setor cerealistas esteja ocorrendo apenas 30% do total de transporte que deveria estar operando. O que acarretou atraso na liberação dos armazéns para a entrada da safra de milho, pois eles continuam ocupados pela soja que não pode ser entregue. Além disso, contratos estão sendo descumpridos e há uma insegurança jurídica que impede que fretes sejam tomados.

O presidente da ACEBRA fez algumas sugestões durante a audiência que poderão conduzir a um entendimento, são elas: permissão para que os contratos em andamento sejam cumpridos nos termos firmados, criação de um referencial de custo de frete desenvolvido por entidades privadas de reconhecida competência, que institua a variação de preços observando as peculiaridades de cada trecho, possibilidade de os embarcadores contratarem diretamente os caminhoneiros e a revisão geral dos tributos incidentes na contratação dos fretes. "Nós defendemos uma referência do preço de frete que seja dada pela iniciativa privada, que seja construída tanto pelos caminhoneiros quanto pelos embarcadores."

Os resultados das negociações na Comissão de Agricultura da Câmara serão encaminhados para a mesa de negociação da Tabela Frete na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

### Exemplo do impacto da tabela: rota de 597 km



1. Rota Cascavel (PR)-Paranaguá (PR) em 29/5/2018:
  - Preço da soja em Cascavel: R\$ 1.331,33
  - Preço da soja em Paranaguá: R\$ 1.435,50
  - Frete de mercado: R\$ 104,17
  - Margem positiva
2. Rota Cascavel (PR)-Paranaguá (PR) em 30/5/2018:
  - Preço da soja em Cascavel: R\$ 1.331,33
  - Preço da soja em Paranaguá: R\$ 1.435,50
  - Frete tabelado (Res. ANTT n° 5.820/2018): R\$ 142,93
  - Margem negativa

Fonte: ABIOVE.

## A imposição de nova política de preços

Contribui para o impasse o fato da maioria das entidades tomadoras de frete não terem sido ouvidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para o estabelecimento da Tabela, o que tornou a nova política unilateral e impositiva. "O principal cliente não foi colocado à mesa para dar a sua contribuição. Não era nem para dizer que sim ou que não, mas para trazer a sua contribuição, como temos feito no Ministério dos Transportes. Isso foi lastimável, porque nós não podemos dizer o que pensávamos", afirmou Luiz Fayet, da CNA.

A maioria dos presentes destacou que a tabela frete é prejudicial inclusive para os caminhoneiros autônomos, que sofrerão com a falta de serviço, já que a cadeia logística do agronegócio busca outras soluções para evitar os prejuízos dos novos preços.

## Associações unidas para dizer não à negociação da tabela frete



A ABIOVE, ACEBRA e ANEC (Associação Nacional dos Exportadores de Cereais) emitiram um comunicado conjunto para esclarecer que não estão negociando com órgãos do Governo Federal ou entidades representativas dos caminhoneiros a fixação de preços mínimos de fretes de cargas a granel.

Para as entidades, a solução para os problemas de remuneração dos motoristas autônomos não será resolvida impondo, sobre os embarcadores, um tabelamento de preços e reforçam que todos os setores precisam participar da discussão. Segundo as associações, a precificação por parte da ANTT fere a legalidade - já que representam um desvio de finalidade da ANTT - e o livre mercado.

