

Fórum ABAG-ABIOVE

Safra recorde de grãos: os desafios da logística em 2013

Abertura

Luiz Carlos Corrêa Carvalho*



É um prazer realizar outro importante Fórum ABAG, em parceria com a ABIOVE. Trazemos para discussão o tema da logística, às vésperas de uma safra de expectativa recorde, se tudo correr normalmente. As análises feitas pela ONU, FAO e OCDE destacam o papel do Brasil para suprir a oferta necessária de alimentos até meados deste século. Por outro lado, pressionada pela questão climática e do aquecimento global, a produção de energias renováveis deve ganhar espaço na matriz energética.

O modelo logístico brasileiro é extremamente dependente do modal rodoviário no transporte da produção nacional. Desejamos uma transição para modais mais econômicos, em função do crescimento apavorante nos custos dos fretes nesses últimos anos. O esforço da agricultura para conseguir ganhos de produtividade é dissipado no escoamento da safra. Perdemos competitividade e somos açodados à visão da sustentabilidade.

Como a grande mensagem global dada ao Brasil é para expandir a oferta, as medidas adotadas internamente possuem impactos externos. Existe uma carga pesada de responsabilidade com as mudanças nos mecanismos dos diferentes modais de transportes no País. Estamos diante de uma legislação nova, com implicações sobre os negócios das transportadoras e a renda e o emprego dos motoristas. Esse assunto merece atenção e posicionamento das entidades do agronegócio, com elaboração de um documento para ser entregue à ministra Gleisi Hoffmann da Casa Civil.

*Presidente da ABAG

Planejamento integrado

Ricardo Nascimbeni*



Vivemos um dos anos mais difíceis para operar logística neste País. A situação somente não melhorou devido à infelicidade dos produtores rurais, com quebras de produção no Rio Grande do Sul e no Paraná. Sem planejamento integrado, que considere a cadeia efetiva e as áreas de interferência, de nada adiantarão esforços para evitar o apagão logístico.

A produção brasileira de grãos na safra 2012/13 pode atingir 180 milhões de toneladas, com uma colheita de 81 milhões de toneladas de soja. O produtor rural brasileiro faz a parte dele.

A matriz logística brasileira trabalha em corredores de exportação, como o do Alto Araguaia para Santos, o de Araguari para Vitória e o de Porto Velho até Santarém ou Itacoatiara. O caminhão sai da lavoura e leva a colheita para o armazém, para ser, então, transportada às fábricas, onde será processada, e aos portos, com os pontos de transbordo abastecidos por caminhões.

Praticamente 10% da produção gerada pelo agronegócio utilizam-se de caminhões. As ferrovias e hidrovias funcionam como pontos de transbordo para os corredores de exportação. Não adianta expandir a capacidade de embarque na origem sem expandir a capacidade de destinos, dos quais muitos estão no limite. Os vagões podem rodar em alguns trechos, mas falta capacidade para descarregá-los.

Neste ano, a quantidade de veículos licenciados novos e caminhões novos (pesados e semipesados) foi reduzida em 30%, com relação a 2011. O crescimento da safra 2012/13 exigirá demanda adicional de 20 mil caminhões. As safras de inverno crescem sistematicamente e as transportadoras ficam com frota parada por falta de caminhões.

Como não existe mais entressafra, os profissionais de logística não descansam. O mercado não estava preparado para atender a maior 2ª safra de milho no Mato Grosso. Isso não vai mudar, mas sim se consolidar, porque a rentabilidade do produtor rural melhora.

A Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão do motorista, agrava o quadro de escassez de transporte no agronegócio, com a necessidade de se discutir melhor o seu prazo de vigência. O mesmo é válido para o art. 8º da Resolução 405, que dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional. Precisamos ver a melhor forma para implantar campanhas educativas. As realidades regionais brasileiras variam.

A ampliação e renovação da frota de caminhões pesados e semipesados é fundamental para se criar capacidade ociosa. Não podemos continuar a trabalhar até acima do limite operacional. Tiramos do sistema talvez aquilo que não tenha condições de nos dar.

Por último, realmente, estimular a formação de motoristas profissionais de carga. Há dez anos, os Estados Unidos enfrentavam uma situação de escassez de motoristas. Pensava que isso não aconteceria tão cedo no Brasil.

Devemos planejar a logística deste País com a preocupação de adaptá-la principalmente às áreas de interferência. O peso por eixo na Argentina é diferente no Brasil. Estamos no mesmo continente e não operamos de uma forma integrada. É importante uma logística estratégica de longo prazo, com gabarito e formatação para operar os modais, que respeite essas diferenças regionais brasileiras, em clima, cultura e infraestrutura, dentre outras.

*Membro da Comissão de Logística da ABIOVE

Mudanças promovidas pela Lei do Motorista nº 12.619

Item	Mudança
Intervalo para descanso	30 minutos a cada 4 horas
Extensão da direção	1 hora adicional em situações excepcionais
Tempo de direção	8 horas de jornada, com mais 2 horas extras
Descanso semanal	35 horas
Tempo de espera	Horas acima da jornada para carga e descarga
Revezamento	Tempo que exceder a jornada normal e o motorista estiver em repouso no veículo em movimento, com remuneração de 30% da hora normal
Repouso	Mínimo de 6 horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo, ou na cabine-leito, com o veículo estacionado

Impactos da nova legislação

Rogério Martins*



Existem algumas dificuldades para as empresas aplicar 100% da nova legislação. A principal é a falta de locais e postos de paradas para cumprir os horários de parada de descanso obrigatório. Os postos de combustíveis (pontos de vendas de combustível), além de não ter capacidade para atender a demanda necessária, também são obrigados a acolher caminhões parados, simplesmente com o intuito de cumprir a Lei.

Os motoristas profissionais, para fazer o controle mais fidedigno pelo empregador da jornada de trabalho e o tempo de direção, poderão valer-se da anotação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo. Existe muita rasura e o preenchimento das informações por terceiros.

A empresa deverá fazer prevalecer o seu o poder diretivo, ou seja, o motorista que anotar de forma fraudulenta, deixar de anotar ou cometer rasuras frequentes deverá ser advertido formalmente, suspenso em caso de reincidência, podendo ser até dispensado por justa causa. Mas, as empresas estão com caminhões parados no pátio, por falta de motorista...

Alteração no contrato de trabalho. A lei diz que quanto àqueles contratos de trabalho que eram baseados no art. 62, sim, você, obrigatoriamente, precisa fazer a sua alteração, direcionando-se para as novas regras da Lei 12.619. Quando você chama o motorista para fazer essa alteração na carteira de trabalho, fala: "Você vai cumprir a lei.". E ele responde: "Certo. Então, pode me mandar embora. E, se não quiser mandar embora, eu estou pedindo as contas". A empresa vizinha não vai cumprir a lei... Eu não tenho como trabalhar nessas condições.

As empresas que tinham seus motoristas registrados pelo artigo 62, I da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), devem alterar os novos contratos de trabalho e aditar os antigos. O horário de início da jornada do motorista profissional deverá ser flexível, pois o início e o término da jornada serão sempre divergentes a cada dia trabalhado. O contrato deve apenas prever o horário variável, mas com jornada de 8 horas diárias e 44 semanais.

A jornada de trabalho foi baseada na legislação de trânsito do Chile, que é de 8 horas. Aqui, ficou em 11 horas. Nem no aconchego da nossa casa, conseguimos descansar esse tempo todos os dias. Imagine o motorista no leito do caminhão. O resultado é bebida, jogo e prostituição.

No intervalo mínimo para descanso de 30 minutos, a cada 4 horas, as cargas fracionadas, de porta a porta, foram beneficiadas, porque o tempo de cada parada para entregar um produto pode ser computado. No segmento de *commodities* agrícolas, como os caminhões vão para os portos, necessariamente a cada 4 horas, precisa-se parar 30 minutos. O tempo de viagem de longas distâncias aumentará substancialmente.

O repouso diário mínimo de 6 horas consecutivas confronta-se com o transporte de cargas vivas, como os pintinhos de granja, cuja duração máxima de viagem suportável é de 24 horas.

As remunerações dos motoristas com o comissionamento e a premiação ficaram proibidas se comprometerem a segurança rodoviária ou da coletividade ou se possibilitarem violação das normas da presente legislação. Isso trouxe impacto negativo para remuneração dos motoristas.

Entre os pontos positivos da nova legislação, aparece o controle de drogas e bebidas. Com sua ampla ciência, o empregado submete-se a teste e a um programa de controle de drogas e bebidas alcoólicas, instituído pelo empregador. A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) já utiliza esses testes. O tempo de espera é outra situação favorável para a empresa.

*Diretor da Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil)



Comparativo no faturamento do motorista

Detalhes	Método antigo	Método novo*
Número de viagens carregadas	10	07
Quilômetros percorridos	11.000	7.700
Faturamento (sem pedágio)	R$ 44.200.00	R$ 30.940,00
Salário do motorista	R$ 3.536,00	R$ 2.475,20

Observação: exemplos montados com base em dois veículos para transportar açúcar a granel (carregamento 24 horas, 30 dias por mês) e fertilizantes (carregamento das 7h30 às 23h, exceto aos domingos) do interior de São Paulo ao Porto de Santos.
*Lei 12.619

Aumentar os investimentos

Eurimilson João Daniel*



A SOBRATERMA é uma entidade mais ligada à área de infraestrutura, que tem na sua base societária as construtoras, os fabricantes de máquinas, os locadores, os fornecedores de peças e insumos. Na área jurídica, sofremos juntos. Temos uma visão da infraestrutura do País como uma solução para contribuir. Concordo com a importância do BNDES no processo de contribuir com o aumento da frota, para ajudar no escoamento da produção. O setor de máquinas e equipamentos foi muito beneficiado pela democratização desse crédito.

Estamos com uma frota de equipamentos para atender as necessidades de infraestrutura. Mas, o planejamento é fundamental para o setor de infraestrutura não apresentar gargalos no transporte de grãos. Investimos menos de 2% do PIB, quando deveríamos estar em 5%. Outros países estão na nossa frente.

*Vice-presidente da Associação Brasileira de Tecnologia para Equipamentos e Manutenção (SOBRATERMA)



Trabalho articulado

Nélio Botelho*



Atravessamos uma situação grave. Se não houver mobilização por parte da produção, chegaremos a um gigantesco estrangulamento, com consequências piores do que se imagina. Sancionar a Lei 12.619 foi um descuido lamentável, pois afetou o transportador de carga de uma forma geral, seja as empresas, as cooperativas ou os autônomos. Não há como cumprir esta lei. O projeto de lei foi feito, basicamente, em cima dessa questão de acidentes e mortes em rodovias.

Esse caos do transporte rodoviário de carga no País é decorrente da falta de remuneração compatível do frete. O transporte de carga é desorganizado, e o transportador sempre operou no vermelho. Sem planilha de custo, o modal não tem o direito de negociar o seu serviço. O caminhão do transportador é o vilão das rodovias, com o transporte com excesso de peso, cargas horárias absurdas e ocorrência de acidentes. O valor do frete não é remunerador.

Alertamos a economia do País sobre a falta de condições para cumprir a Nova Lei do Motorista. Criamos fóruns e bancadas nos estados brasileiros. Mostramos que a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) e a Cooperativa Aurora (SC) ficariam inviabilizadas. Teríamos de multiplicar o número de caminhões e motoristas. O frete sofreria reajuste a partir de 35%, justamente quando a presidente anunciou investimentos de bilhões de reais em rodovias para evitar essa situação. Assim, a Resolução nº 405, de 12 de setembro de 2012, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), adiou por até seis meses a fiscalização da Lei, que já foi sancionada e, portanto, está em vigor, com pressão do Ministério Público do Trabalho.

O coordenador da bancada nacional do transporte rodoviário de carga, o deputado federal Nelson Marquezelli, do estado de São Paulo, negocia com a Casa Civil a entrada de um novo projeto de lei, de sua autoria, para transformá-lo em Medida Provisória. Duas pequenas adaptações na Lei nº 12.619 resolvem os problemas: a redução do tempo de descanso de 11 horas para 8 horas e o ponto de parada nas rodovias a critério do motorista.

Estamos em entendimento avançado com a Petrobras Distribuidora: melhorar as condições dos seus postos, no sentido de oferecer pelo menos um ponto de parada precário. Diante da falta de infraestrutura existente no País, isso não levaria menos do que oito anos. Não há a mínima possibilidade de ser revogada essa resolução nº 405. A ABAG e a ABIOVE precisam levar avante um trabalho conjunto, no sentido de prever os problemas para 2013, se acontecer essa safra recorde.

*Presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro, representando os motoristas autônomos



Resgatar as ferrovias

Luiz Carlos Rodrigues Ribeiro*



Com a reestruturação do Setor Transportes, em 2001, antes da sua liquidação, o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) colaborou no acompanhamento e na realização de análises técnicas para a criação do Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes Terrestres (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O Ministério dos Transportes criou uma Secretaria para formular política e fazer o planejamento, com a concretização do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Dialogamos com os vários setores, para montar um plano multimodal, com visão prospectiva de médio e de longo prazo. O horizonte era 2023. Após essa crise mundial, que afetou o País, os pressupostos econômicos do plano foram elaborados pela Fipe, da Universidade de São Paulo. O prazo foi estendido para 2031.

O plano tem duas modelagens básicas: 1) macroeconômica, para determinar o crescimento nacional e regional; 2) de transportes, para atender determinada infraestrutura.

Uma das preocupações básicas do PNLT foi o reequilíbrio da matriz de transportes, predominantemente rodoviária. Isso implica um custo de alguns bilhões de dólares.

Algumas medidas estão em andamento. Conversamos com os operadores e fabricantes do setor ferroviário, com a Norte-Sul, Oeste-Leste, Transnordestina, a integração do Centro-Oeste. A expansão da Ferronorte – hoje, no Alto Araguaia – chega a Rondonópolis e, em sequência, a Cuiabá. Temos a melhoria de trechos já existentes, com a eliminação de pontos críticos.

Para o plano estratégico das hidrovias, contratamos uma empresa holandesa. Teremos iniciativas do ponto de vista econômico, organizacional, institucional e ambiental. Trabalhamos com os centros integrados de logística para dar consequência à multimodalidade.

A consequência prática desse trabalho está na execução do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), cuja fonte de elaboração é o PNLT. Desde 2003, ouvimos falar no apagão logístico, que não ocorreu devido à realização de investimentos.

Da década de 70 a 2002, a parcela do PIB dedicada a transportes caiu de 1,8% para 0,1%. Depois, o orçamento do Ministério cresceu de R$ 2 milhões para R$ 17 bilhões. Temos, ainda, as parcerias com a iniciativa privada e os financiamentos do Banco Mundial, BIRD, etc.

Logística é um imperativo para o desenvolvimento acelerado e sustentável. Quer dizer, nós temos que ter uma ampla e moderna rede de infraestrutura, uma logística eficiente e o que é impor-

Investimento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)			
Investimentos	Total	Primeiros cinco anos	De 20 a 25 anos
Total	R$ 133 bilhões	R$ 79,5 bilhões	R$ 53,5 bilhões
Rodovias*	R$ 42 bilhões	R$ 23,5 bilhões	R$ 18,5 bilhões
Ferrovias**	R$ 91 bilhões	R$ 42 bilhões	R$ 35 bilhões

*7.500 quilômetros; **10 mil quilômetros.

tante: com modicidade tarifária, não é? Temos que ter preços que permitam... Ou seja, dar competitividade aos produtos brasileiros.

Participamos do Programa Brasil Maior, no Ministério de Desenvolvimento da Indústria e Comércio (MDIC), cuja preocupação, na área de logística, é melhorar a competitividade das empresas brasileiras. O PAC foi a primeira iniciativa estruturada para dotar o País de um sistema de transportes adequado, após duas décadas de baixos investimentos.

Nessa nova etapa, restabelecemos a capacidade de planejamento do sistema de transportes (rodovias, ferrovias e hidrovias, portos e aeroportos), em articulação com as cadeias produtivas. Criou-se a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), responsável pelos estudos de viabilidade, o licenciamento ambiental e os processos de concessão junto à ANTT, à ANTAQ e à ANAC.

A ideia é ampliar a escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura. No sistema rodoviário, a duplicação dos principais eixos; nas ferrovias, a reestruturação do modelo de investimentos, com a exploração por empresa única (Valec) e expansão da malha de 28 mil quilômetros para 40 mil; para os portos, responsáveis por 90% das importações e exportações, melhorias, assim como para os aeroportos.

Nas rodovias, os investimentos estarão concentrados nos cinco primeiros anos da concessão: duplicações, contornos, travessias e obras de arte. A seleção de concessionários será pela menor tarifa de pedágio. O tráfego urbano não será pedagiado, e a cobrança do pedágio será quando 10% das obras estiverem concluídas.

Nas ferrovias, de 2003 para cá, foram construídos mais de mil quilômetros. Atualmente, está em conclusão o trecho de Anápolis até Palmas. O projeto de Palmas até Estrela d'Oeste, no estado de São Paulo, está sendo iniciado.

As interligações das ferrovias Transnordestina e Oeste-Leste com a ferrovia Norte-Sul mudarão o esquema de distribuição de combustíveis no Brasil. A ferrovia de integração de Lucas do Rio Verde até Uruaçu permitirá o escoamento da produção de grãos do Mato Grosso, do Centro-Oeste, até a ferrovia Norte-Sul, com alternativas de escoamento pelos portos de Itaqui ou Vitória.

O objetivo é resgatar a ferrovia alternativa de logística, com a quebra do monopólio na oferta de serviços ferroviários e promover, realmente, uma redução de tarifa, como desejam os usuários. Pelo novo modelo, o Governo contrata a construção, a manutenção e a operação da ferrovia. Com a compra da capacidade integral e o transporte da ferrovia, a Valec faz uma oferta pública, de modo a assegurar o direito de passagem dos trens em todas as malhas. Efetivamente, podemos ter competição dentro do setor ferroviário brasileiro.

*Coordenador-geral de Planejamento da Secretaria Nacional de Política de Transportes do Ministério dos Transportes



Conversar com o Governo

Carlo Lovatelli*



O problema é muito sério. O planejamento mais integrado, com o envolvimento dos *players*, ao nível do Governo, do agronegócio e da família logística, deveria ter sido feito com um pouco mais de cuidado. A falha também é nossa.

Temos de nos integrar e fazer moções em conjunto. Possuímos um poder econômico tão espetacular e importante para o País, que é o agronegócio. Realmente, é quase imprudente não falarmos com o Governo de uma forma uníssona. Os pleitos devem ser levados de forma mais marcante, definida e focada. Realizar um trabalho concatenado. Bem-vin-

dos, os investimentos existem e são necessários, mas terão de ser suficientes para evitar a pororoca.

Defrontamo-nos com fila de caminhões, em Paranaguá, no estado do Paraná. Estamos no final do ano. Imaginem na metade do próximo ano, com a entrada de uma safra cheia.

Com relação à prorrogação da fiscalização da Lei dos Caminhoneiros, a característica geral foi de não questionamento, até porque a causa é muito nobre. É a forma da sua implementação que, de certa forma, precisa ser mais avaliada. Vamos sentir como o Ministério dos Transportes vai se posicionar para solucionar ou, pelo menos, diminuir o grau de gravidade do caos logístico que se avizinha. ■

*Presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE)

Documento para a Casa Cívil

Com base nas discussões do Fórum ABAG-ABIOVE, foi encaminhado para a Ministra Gleisi Helena Hoffmann, da Casa Civil na Presidência da República, pedido de audiência com o objetivo de criar um Grupo de Trabalho para avaliar e melhorar as condições de implementação da Lei 12.619/2012, a qual regula e disciplina a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

O documento, assinado por diversas associações*, cita os entraves a ser superados para a implementação da Lei nº 12.619/2012. O estabelecimento de um período de fiscalização com fins exclusivamente educativos de doze meses, respaldado em diploma legal de igual poder, dará tempo adequado para solucionar ou mitigar significativamente os gargalos logísticos existentes.

Com o aumento significativo da produção de grãos para o nível recorde de 180 milhões de toneladas na safra 2012/13, o acréscimo do volume a ser movimentado resultará em forte pressão altista sobre os valores dos fretes rodoviários. Haverá impactos nos preços dos alimentos e na renda do produtor rural, devido à redução da oferta de transporte, caso não sejam adotadas medidas de adaptação.

Atualmente, já se verifica no Brasil fretes médios de soja superiores em US$ 78 por tonelada em relação à Argentina. Este valor situava-se ao redor de US$ 61/tonelada em 2011. Por sua vez, a expansão das fronteiras agrícolas e a insuficiência de portos nas regiões Norte e Nordeste obrigam os exportadores a recorrer aos distantes e congestionados portos do Sudeste.

As dificuldades para adoção e os impactos da nova legislação têm sido objeto de discussão na Câmara Temática de Logística do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. É necessário ajustar-se à lei de forma a considerar as peculiaridades do transporte de animais vivos e de perecíveis, tais como as cargas de refrigerados, congelados, ovos, etc.

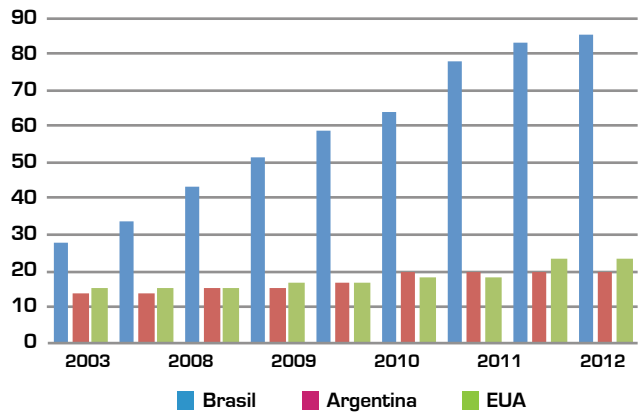
Com escassez de cerca de 50.000 motoristas profissionais capacitados a conduzir caminhões e ônibus, a situação agravou-se nos últimos meses: 5% a 10% da frota nacional de veículos de carga estão parados por falta de condutores.

Enquanto a capacitação de novos profissionais demanda a instalação de novos centros de treinamento a nível nacional, a venda de veículos novos de carga pesados e semipesados declinou 30% em 2012, relativamente a 2011. O incremento da movimentação da produção agrícola demanda a incorporação de mais 20.000 veículos de carga em 2013.

Muitas rodovias não oferecem pontos de parada para descanso em condições de atender a determinação da lei de proporcionar condições mínimas de segurança, higiene e conforto. Mesmo as novas concessões rodoviárias que preveem a instalação desses pontos requerem tempo considerável para conclusão das respectivas obras. A aplicação estrita da nova legislação leva a uma redução de aproximadamente 30% na oferta de transporte e redução na remuneração do motorista.

**ABAG (Associação Brasileira do Agronegócio), ABIOVE (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais), ACEBRA (Associação das Empresas Cerealistas do Brasil), ANEC (Associação Nacional dos Exportadores de Cereais), ANUT (Associação Nacional dos Usuários de Transporte), APROSOJA-MT (Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso), APROSOJA Brasil (Associação Brasileira dos Produtores de Soja), ATR Brasil (Associação do Transporte Rodoviário do Brasil), CNA (Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil), MUBC (Movimento União Brasil Caminhoneiro), SINDAG (Sindicato Nacional da Indústria de Produtos para Defesa Agrícola), SINDIRAÇÕES (Sindicato Nacional da Indústria de Alimentação Animal), UBABEF (União Brasileira de Avicultura) e Fórum Nacional Sucroenergético.*

Brasil: Custo do frete (US$/t)



Fonte: ANEC