A TABELA DE FRETE NA CONTRAMÃO

FÁBIO DE SALLES MEIRELLES
Presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de São Paulo (FAESP)



HÁ UM ano, os caminhoneiros deram início a uma greve que paralisou o País, restringiu o direito de ir e vir das pessoas e promoveu o desabastecimento de matérias-primas, medicamentos e gêneros alimentícios. Os caminhoneiros bloquearam as principais rodovias de todo o País por mais de uma semana, afetando a vida de todos os brasileiros.

A motivação para a greve foi a escalada dos preços do diesel, que, com a nova política de reajuste da Petrobras, passaram a acompanhar o preço do petróleo no mercado internacional. Ocorre que a disparada dos preços do petróleo nos meses de abril e maio de 2018 desencadeou um forte reajuste nas bombas, trazendo insatisfação ao segmento de transporte rodoviário. Como resultado da negociação com os caminhoneiros, o Governo decidiu subsidiar o diesel em R$ 0,46 por litro e instituir a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vem realizando audiências públicas para estabelecer, por meio de uma nova Resolução, as regras e a metodologia para cálculo do piso mínimo do frete a ser praticado no mercado. Por outro lado, cabe mencionar que a Lei n° 13.703/18, que instituiu a política de pisos mínimos, está sendo questionada quanto à sua constitucionalidade no Supremo Tribunal Federal (STF) por intermédio de três Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADI).

Na visão da FAESP, a fixação de pisos mínimos para o transporte de cargas fere a livre iniciativa e a livre concorrência, sendo uma interferência indevida no mercado, inclusive porque as verdadeiras causas que levaram os caminhoneiros a reclamarem são variadas e não se assentam apenas na variação de preço do diesel.

O aumento de caminhões no mercado elevou a oferta de frete e a concorrência. Por outro lado, a recessão brasileira impôs uma redução da atividade econômica e da demanda por frete, fazendo com que a oferta e a demanda se desencontrassem, alterando o equilíbrio de preços. Não se pode deixar de mencionar o impacto da carga tributária sobre o diesel, pois, de acordo com a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis), dependendo da Unidade da Federação, a tributação total sobre o diesel S10 pode variar entre R$ 0,71 e R$ 1,37 por litro, considerando tributos federais e estaduais.

Com um diagnóstico impreciso, as soluções adjacentes tendem a não resolver o problema. O piso mínimo eleva artificialmente o preço do frete, distorcendo o mecanismo de preços do mercado, o que deverá estimular as empresas tomadoras do serviço de transporte a buscarem alternativas para minimizar seus custos de produção.

Assim, a tabela de frete pode trazer alívio aos caminhoneiros, mas, em médio prazo, o efeito deve ser contrário ao almejado por eles, devido à redução da terceirização no transporte e à substituição por outros modais. Os dados disponíveis e as avaliações realizadas até o momento indicam que a tabela de frete vai na contramão do desenvolvimento e da solução do problema dos caminhoneiros. Alternativamente, recomenda-se ao Governo reduzir a tributação do diesel proporcionalmente à elevação do preço do petróleo e elevar a adição de biodiesel ao óleo diesel. ■