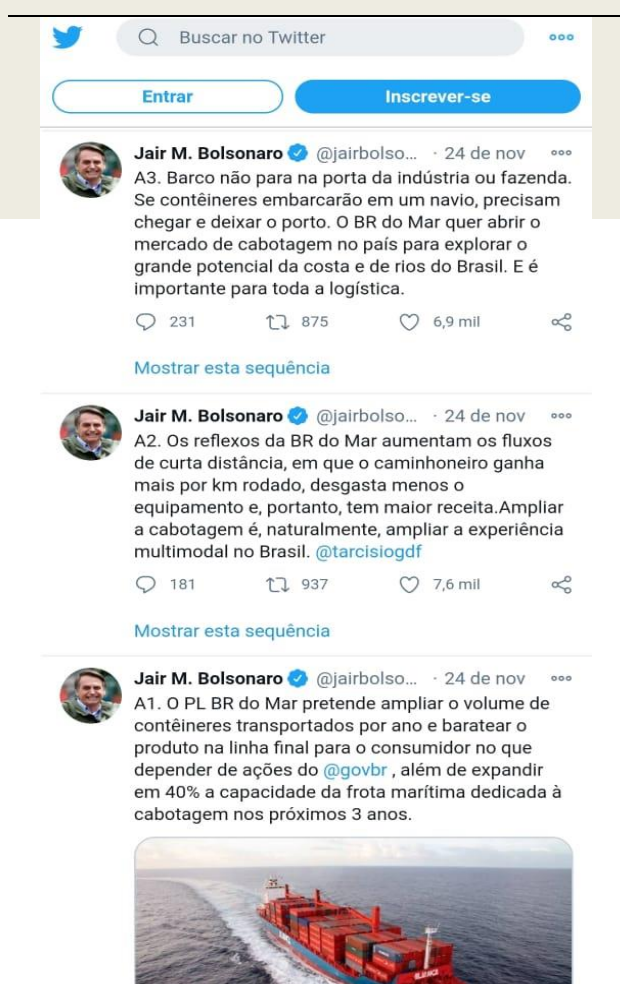


QUINTA-FEIRA, 26 DE NOVEMBRO DE 2020

CARTA ABERTA

“LOGÍSTICA DE LEGO” NÃO!

Por **Plínio Nestor Dias** – Presidente do Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas – CNTRC.



Presidente Jair Bolsonaro postou em seu Twitter

BR do Mar (PL 4.199/20)

No dia 24/11/2020, o Presidente Jair Bolsonaro postou em seu Twitter uma repetição daquilo que nos traz o Ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, ou seja, que com o BR do Mar (PL 4.199/20), os caminhoneiros trabalharão nas curtas distâncias, ganharão mais por quilometro rodado (sugerindo aumento de receita), terão seus caminhões menos desgastados e aumentarão suas qualidades de vida, podendo desfrutar da companhia de seus familiares.

Não é uma maravilha todo este discurso construído pelo Ministro, que agora é repetido pelo Presidente? Será que é realmente isso que vai acontecer?

Até o dia do seu tweet, achávamos que o Presidente da República estava sendo ludibriado pelo Ministro da Infraestrutura. Agora, temos certeza de que ele sabe exatamente o que está acontecendo, porque veio defender o discurso vazio do Senhor Tarcísio de Freitas, que carece de comprovação



Precisamos de debate para construirmos uma matriz transportes justa e eficiente para o Brasil

A urgência constitucional que tramita o BR do Mar, jogando e colocando em risco a matriz de transportes do país, apenas para satisfazer seus interesses políticos.

BRINQUEDINHO DE “LEGO” DO MINISTRO E DA SUA EQUIPE

técnica. Pior: além de o Presidente saber o que está acontecendo, estamos convictos de que ele está utilizando a urgência constitucional que tramita o BR do Mar, jogando e colocando em risco a matriz de transportes do país, apenas para satisfazer seus interesses políticos, justamente quando se aproxima a época das eleições para a presidência da Câmara dos Deputados.

A respeito do conteúdo do tweet, gostaríamos muito que o transporte rodoviário funcionasse como uma brincadeira de “Lego”, como se fosse um brinquedinho em que se coloca um caminhão de um ponto ao outro e tudo se torna fácil, dinâmico e bonito. Só que, a realidade do transporte rodoviário não é o brinquedinho de “Lego” do Ministro e da sua equipe. A política da matriz de transporte é coisa muito séria, que precisa ser debatida e tratada com

estudos técnicos aprofundados, envolvendo a cadeia logística como um todo, tratando da situação de cada player, buscando uni-los, em vez de segregá-los.

A questão é que não existem estudos que comprovam a tese da “Logística Lego” que traz o Ministro. Todo e qualquer número que ele menciona, ele cospe. Aliás tudo que ele cospe quando trata da inserção do caminhoneiro no BR do Mar, vem revestido de uma forma de falar que traz sempre um ar de grande nível técnico, segurança por conhecimento de causa, recheada de “corporativês” e “economês”. Quem fala sem base técnica em estudos, apenas cospe. E o Ministro está cuspidando nos caminhoneiros que ajudaram a eleger o Presidente da República. O Ministro já falou para um dos representantes dos caminhoneiros que não está preocupado com o social, além de mentir quando afirmou que retiraria a urgência constitucional do BR do Mar.

EMPRESAS ESTRANGEIRAS DETÊM 80% DO MERCADO DE CABOTAGEM POR CONTÊINERES

CONCENTRAÇÃO DE MERCADO

Potencial estímulo à formação de cartel

Ora, se os estudos que embasaram o BR do Mar, feitos pelo Ministério da Infraestrutura, são insuficientes para respaldar o próprio programa, obviamente que eles são inúteis para tratar das vidas dos caminhoneiros. Não existe uma linha sequer que fale sobre a categoria. Tudo é na base do cuspe. Lembrando que, recentemente, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) se manifestou no sentido de que há dois dispositivos centrais do projeto, que tratam de afretamento de embarcações, são concentradores de mercado, o que traz, como consequência, potencial estímulo à formação de cartel. Oligopólios e oligopsônios são desastrosos para a matriz logística de qualquer nação e quem paga a conta é a sociedade.



dispositivos centrais do projeto, que tratam de afretamento

empresas habilitadas como Operadores de Transporte Multimodal (OTM), isso, sem que ela tenha saído do papel. No dia que sair, serão milhares. Em outras palavras, o Ministro, assim como o nosso Presidente, cospem nos caminhoneiros, mais uma vez, quando querem estimular a concentração de mercado, os oligopsônios e oligopólios da cabotagem, que facilitam a formação de cartéis, deixando o preço da nossa logística ser ditado por três empresas. E ainda tem um bando de bobos da corte e vendidos batendo palmas para isso. Um bando de pessoas e instituições tóxicas ao país que, para satisfazerem seus interesses, estão sempre a favor do governo.

Ora, o perfil de carga que o BR do Mar retirará das estradas, das longas distâncias, migrarão diretamente para o segmento de contêineres, justamente na concentração de mercado acima mencionada. Ou seja, tem uma fatia preocupante, muito bem definida, de cerca de 40% até 2022 (crescimento da cabotagem, segundo palavras do Ministro), que serão subtraídas da categoria, vez que a economia, até lá, se crescer, de longe atingirá este patamar.



Restará aos caminhoneiros a curta distância. Então, voltemos à “Logística de Lego” do Ministro e da sua equipe brilhante: o transporte que restará aos caminhoneiros será contratado por apenas três empresas contêineiras; por um oligopsônio. Esse oligopsônio contratará as empresas de transportes rodoviário que possuem frotas (frotistas), espremendo os preços dos fretes devido à forte concentração de mercado. Esses frotistas subcontratarão dos caminhoneiros autônomos, pagando um frete muito menor, mais espremido ainda, o verdadeiro “bagaço da laranja”.

Os frotistas, assim como os autônomos, estão pagando seus caminhões aos bancos. Somando a isso os custos das empresas, não precisamos ser gênios para afirmar que eles preferirão maximizar o uso de suas frotas nessa curta distância, já que o caminhão que leva o contêiner para ovação e desova, terá que fazer uma viagem redonda de ida e volta. Os frotistas, que receberão um frete espremido por apenas três contratantes (oligopsônio), não precisarão buscar frete de retorno e terão seus caminhões de volta mais rápido, podendo fazer bons manejos das suas frotas e implementos para sobreviverem, mesmo com margens bem apertadas. Para eles, o problema é grave, mas não significa necessariamente a dizimação das empresas. Algumas, as que aguantarem a pressão imposta pelo oligopsônio, sobreviverão. Porém, trabalhando como os terminais portuários de contêineres ainda não verticalizados (que não são controlados por armadores) trabalham, ou seja, numa relação de submissão com seus cafetões, os armadores.

Nesse contexto, certamente sobrarão aos caminhoneiros autônomos (se é que vai sobrar algo) os serviços menos rentáveis aos frotistas. Pode-se, tranquilamente, afirmar que serão os serviços cujas empresas embarcadoras e consignatárias, por exemplo, trabalham com demora de carga e descarga, aqueles que prendem mais seus caminhões, muitas vezes por dias, já que, assim como o frete será espremido, as diárias também serão, por consequência. Aqui começa a ir por terra o mundo de ilusão da “Logística de Lego” que o Ministério quer brincar.



Não se vê uma linha do BR do Mar sobre o Transporte Multimodal; sobre adequações à Lei 9.611/98 para que ele saia do papel. O Ministro quer alavancar o transporte multimodal a partir de três empresas contêineiras, sendo 2 delas estrangeiras que detêm 80% do mercado de cabotagem por contêineres, enquanto temos, nos termos da Lei do Transporte Multimodal, mais de 500

CARGAS DE LONGAS DISTÂNCIAS

DA MIGRAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA DE LONGAS DISTÂNCIAS E AS CARRETAS

CAMINHÕES EM LOCAIS PRÓXIMOS AS REGIÕES PORTUÁRIAS

Essa fatia de carga de longas distâncias, que migrará para o contêiner, certamente vai requerer carretas que precisarão ser adaptadas, e isso demandará do caminhoneiro autônomo investimentos que podem ser pesados, principalmente diante do panorama atual da categoria, com sérios problemas que o governo prometeu resolver e até agora nada fez. Existe também uma questão de idade de frota muito mais exigida no segmento de contêineres. Ou seja, tratamos aqui dos veículos que hoje os autônomos trabalham e da sua inserção neste “novo” segmento em sistema de oligopsonio.

Tal como já foi exaustivamente explicado ao Ministro, que parece cego e surdo diante dos fatos, justamente por não ter estudos técnicos, o transporte de contêiner oferece complexidades que demandam tempo da operação, como é o caso da retirada e entrega de contêineres vazios em depósitos de armadores, vs. tempo de viagem, vs. Velocidade de carregamento (ovação) e descarga (desova) nas plantas dos embarcadores e consignatários, vs. agendamento nos portos.

Hoje, a base do caminhoneiro autônomo é a sua casa. Nesse contexto do BR do Mar, a base será em local próximo ao porto, perto do depósito de contêineres vazios do armador e ao porto propriamente dito. Logo, o caminhoneiro terá que ficar posicionado perto do porto para pegar algum serviço. Por óbvio ele não ficará perto da sua família, nos dias úteis e, dependendo dos serviços que sobrarão (os menos rentáveis aos frotistas, principalmente os que prendem seus caminhões) também aos finais de semana, pois essa “Logística de Lego” do Ministro não contempla, por exemplo, um carregamento ou descarregamento de segunda-feira ou véspera de feriado, que a logística do

contêiner antecipa a operação, vez que o equipamento precisa ser retirado do depósito (vazio) ou do porto (cheio) de forma antecipada para atender as programações dos embarcadores.

Com a mudança de base da casa para perto do porto, como os caminhoneiros farão? Eles irão de casa para o porto e do porto para casa com seus caminhões, pagando fortunas de diesel e pedágios? Na “Logística de Lego” do Ministro sim, mas na realidade não. Os caminhoneiros, para ver suas famílias, terão que deixar seus caminhões em locais próximos as regiões portuárias, pagos, para terem o mínimo de segurança dos seus patrimônios, que servem para levar os sustentos às suas famílias. O Governo, na sua “Logística de Lego” previu isso? Buscou conseguir algo gratuito nesse sentido? Não, o Ministro acha que os caminhoneiros vão para as suas casas com seus caminhões ou os deixarão nas ruas sujeitos a furtos, batidas, dentre outros problemas. E ainda tem as questões dos pátios reguladores que são muito caros e que é uma despesa que hoje o autônomo das longas distâncias não tem.

O mundo de ilusões cuspidas pelo Ministro, agora defendido pelo Presidente, não existe, porque logística não se move como uma pecinha de “Lego”. Logística tem detalhes e são justamente os detalhes que fazem toda a diferença entre lucro e prejuízo. São os estudos técnicos que nossa categoria exige que tratarão desses detalhes. Porém, os estudos não existem e tudo que o Ministro fala é cuspe, adensado de “corporativês” e “economês”.

Nossa categoria já foi estimulada em governos anteriores. Se hoje somos muitos; se hoje somos grandes, isso se deve ao fato que, num passado bem recente fomos incentivados a existir. E hoje, temos um governo que quer simplesmente nos dizimar, nos varrer

para debaixo do tapete como se fôssemos sujeira, porque entende que não servimos aos interesses de grandes armadores estrangeiros. viramos uma pedra no sapato do governo. porém, temos que lembrar que, em pouco tempo, nossa categoria será necessária para distribuir a vacina do covid-19, pois somos nós quem chegaremos aos locais que poucos gostam de ir. o presidente, eleito com nosso apoio, cospe no prato que comeu.

Com o BR do Mar, se fizemos um transporte por semana de curta distância, com frete “bagaço da laranja”, será muito. Dois, três, como sugere seu Ministro em sua “Logística de Lego”, será um milagre. Queremos tempo com a família? Sim, mas após o trabalho, após garantirmos o sustento. Queremos desgastar menos nossos caminhões? Sim, mas com eles rodando e não parados. Queremos receber mais por quilometro rodado? Sim, mas na prática e não na teoria. Temos que pagar prestações aos bancos, impostos ao governo e temos que garantir nossa sobrevivência. Parados ou em movimento, essas contas pesadas chegam todos os meses.

Por fim, o Presidente, ao repetir as cuspidas do Ministro sobre a nossa categoria, sem base em estudos, retirada de uma grande imaginação de meninos cheios de teoria que brincam de “Lego”, sai da posição de enganado para cúmplice do crime que estão cometendo contra nós. Um Ministro mentiroso e um Presidente cúmplice, é tudo que não desejamos.

Para o bem do país, o Presidente Jair Bolsonaro deve parar de usar o BR do Mar para suas jogadas políticas com vistas a obter o poder na Câmara dos Deputados e retirar a urgência constitucional do BR do Mar, permitindo o debate com base em estudos sérios e aprofundados.

Plínio Nestor Dias
Presidente SINDITAC-SJP
Presidente CNTRC