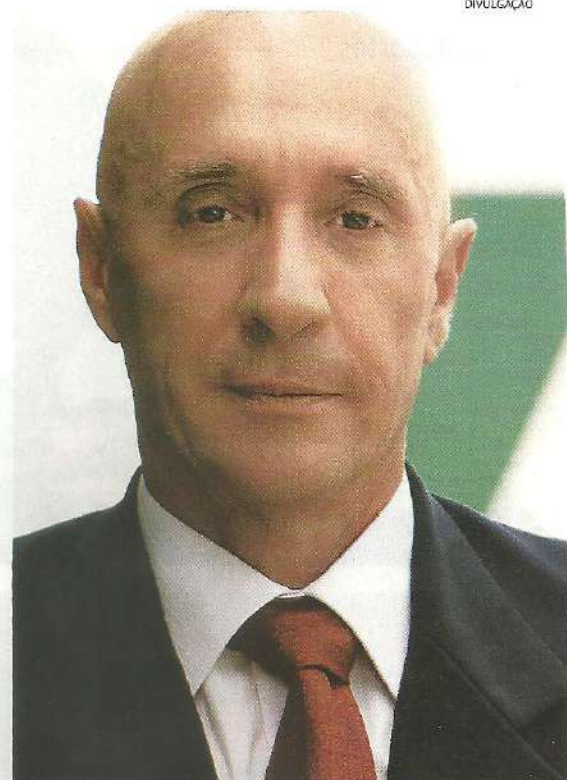


RITMO DE JANEIRO ANIMA O SETOR

O ano começou bem para os negócios, mas o otimismo das empresas depende de a economia crescer 3% Por Mario Henrique Viana



Luchiari, da TA: este foi o melhor janeiro desde 2015

Das inúmeras verdades que o transportador no Brasil aprende na prática, uma delas é como assar uma bela costela bovina enquanto dirige seu caminhão: basta salgar uma peça de 1,5 quilo, embrulhar e vedar bem com grossa camada de papel alumínio, abrir o motor, encaixar na saída de ar da turbina, fechar o motor, ligar o caminhão e tocar as entregas adiante. Quatro horas depois, ela estará pronta.

Outra é que o ano comercial tem dez meses, porque janeiro e fevereiro historicamente são época de pouco movimento e algum prejuízo. Mas 2019 começou atipicamente quente, com as transportadoras fazendo mais negócios do que em janeiros anteriores e o licenciamento de caminhões em alta.

“O setor tem por característica crescer ou cair de duas a três vezes o PIB. Então, se a economia crescer

como se espera...”, diz Lauro Valdivia, assessor técnico da Associação Nacional de Transportes de Carga & Logística (NTC&Logística). “Se o Brasil crescer 3%, haverá demanda por motoristas.”

“Foi o melhor janeiro desde 2015”, celebra Celso Luchiari, CEO da TA Transportes, empresa com 1,7 mil funcionários, 40 filiais e faturamento aproximado de R\$ 245 milhões em 2018. “Todo o mercado está animado, com a expectativa das mudanças na economia”, avalia.

Gato escaldado por 2018 – outro ano que em sua avaliação começou promissor, mas terminou frustrado pela greve dos caminhoneiros e o não avanço das reformas econômicas –, Luchiari entende que “se 2019 der certo”, a empresa chegará ao patamar de faturamento esperado para 2015. “Num primeiro momento devemos pagar as contas dos últimos três, quatro anos, e criar um

colchão de proteção. Só vamos pensar em investir quando as reformas estiverem aprovadas e o ambiente de negócios mais seguro.”

Números da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) confirmam o aquecimento nos negócios no setor majoritariamente rodoviário. O licenciamento de caminhões de todas as categorias subiu 51% no primeiro mês do ano, em comparação a janeiro de 2018, para um total de 6.740 veículos licenciados.

Quem acabou de investir foi a Transjoi, empresa com seis unidades no Sul e Sudeste do país e faturamento de R\$ 130 milhões em 2018. “Ampliamos nossa frota em 25%, realizamos contratos grandes em fevereiro e temos a meta de crescer no mínimo 20% este ano”, conta Rafael Isotton, diretor da filial Osasco da empresa, cuja sede fica em Joinville. “A equipe econômica do novo governo é exce-

lente, mas a principal insegurança vem das crises políticas internas, com os filhos do presidente.”

Ele relata que o ano passado terminou com alta nos negócios em novembro e dezembro, mas, para superar os desafios da crise iniciada no setor em 2015, foi preciso cortar e controlar custos fixos e variáveis. “Atacamos o custo de todas as formas: redução de hora extra, utilização operacional melhor, otimização de veículos e compra de equipamentos”, enumera Isotton. “Hoje, temos um profissional cuja única tarefa é negociar o preço do diesel”, diz.

No fim de 2018, a empresa colocou em operação um aplicativo para os clientes acompanharem o status das cargas e controlar os recebimentos. “Temos agora outro aplicativo, para motoristas, que traz as funções relativas ao status da carga e também a roteirização das entregas. Vamos colher mais informações no processo, e isso vai melhorar a nossa eficiência e a experiência do cliente.”

As boas perspectivas do setor de transportes e logística levaram o fundo de private equity Stratus a investir na BBM Logística, transportadora do Paraná fundada em 1996. A empresa faturou cerca de R\$ 700 milhões em 2017.

“Remodelamos a governança, temos uma diretoria completamente profissionalizada e pretendemos crescer tanto pelo incremento dos negócios como por meio de aquisições”, anuncia Ewerton Caburon, que deixou a área de logística da Raízen para ser o COO da BBM.

Com 5,3 mil funcionários, a empresa atua no transporte de cargas no Brasil e em países do Mercosul. Mas tem ampliado os investimentos em projetos do que chama “embarque dedicado”, em que não vende viagens de carga, mas todo um pacote logístico – para o setor de agribusiness, por exemplo, a empresa gerencia o corte, o transporte e o carregamento de madeira. “Hoje, 80% da nossa receita vem dos embarques dedicados”, ressalta Caburon.

O ponto destoante desse otimismo em relação à melhora do cenário

é a tabela de pisos mínimos de frete. “A tabela não está sendo praticada por muitos, porque os valores são muito altos”, observa Valdivia.

“O governo criou uma tabela que ninguém sabe como aplicar. O setor é muito complexo, com cargas diferentes, peculiaridades regionais. O governo deveria deixar o mercado se conduzir e não interferir nos preços”, observa Luchiari, da TA.

Na Transjoi, apenas uma pequena parcela dos maiores clientes está praticando os valores de piso. “No começo eu tinha esperança de que ela fosse funcionar, mas os embarcadores tentam não praticar, e o mercado ficou confuso”, relata Isotton.

No início do ano, a Esalq-Log, grupo de pesquisa em logística da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz com foco no agribusiness, foi contratada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para fazer uma revisão da tabela. Segundo o diretor do grupo, José Vicente Caixeta, uma nova tabela será divulgada até meados de julho, provavelmente com novas categorias de cargas com valores mínimos distintos. “Não é um trabalho fácil, e

nós estamos ouvindo embarcadores, transportadores e autônomos, para tentarmos chegar a valores mínimos representativos.”

Caixeta explica que o trabalho parte da determinação de uma estrutura básica de custos fixos e variáveis, mais uma série de parâmetros, principalmente de natureza operacional, para tentar chegar a valores mais significativos.

“Uma dificuldade é que há uma série de combinações possíveis, com diferentes tipos de cargas e veículos. Estamos bastante rigorosos no sentido de colher valores de despesas operacionais que de fato sejam representativos.”

Sobre o não cumprimento da tabela, o diretor da Esalq-Log prevê a criação de mecanismos de fiscalização. “É preciso desenhar um bom aparato de fiscalização para facilitar o cumprimento da legislação”, afirma. Caixeta admite o risco de o Supremo Tribunal Federal (STF) julgar a tabela inconstitucional. “Se acontecer, isso não vai interromper o nosso trabalho. Há uma série de pontos importantes nos quais a ANTT precisa de subsídios.”



Valdivia, da NTC&Logística: avanço trará mais emprego para motoristas

DIVULGAÇÃO