

ANTT atualiza o piso mínimo do frete

Novos valores divulgados são reflexo do aumento no preço dos combustíveis, anunciado pela Petrobras na primeira quinzena de março

ÁGATA LUZ
DA REDAÇÃO

A tabela dos pisos mínimos do frete do transporte rodoviário de cargas sofreu reajustes que podem chegar a 14%. Os novos valores divulgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) são reflexo do aumento no preço dos combustíveis, anunciado pela Petrobras no último dia 11. A opinião sobre a mudança está dividida entre entidades da Baixada Santista.

O reajuste mínimo da nova tabela é de 11%, mas a variação até 14% depende de alguns parâmetros, como a distância de deslocamento, o tipo de carga, o número de eixos do veículo e outras particularidades de cada operação.

Devido à atualização, o frete de um veículo de dois eixos que transporta carga de granel sólido custa R\$ 2,92 por quilômetro. Enquanto isso, uma carga containerizada em um caminhão de nove eixos vale R\$ 6,97 a cada quilômetro



ALEXSANDER FERRAZ

Preço mínimo depende de alguns parâmetros, como a distância de deslocamento, o tipo de carga transportada e o número de eixos do veículo

de deslocamento, além da taxa de R\$ 454,13 para carga e descarga.

O valor do frete para um veículo de dois eixos com carga perigosa a granel lí-

quido, por exemplo, passa a valer R\$ 3,56 por quilômetro, com taxa de R\$ 364,71 para carga e descarga. O transporte de carga frigorificada ou aquecida em um caminhão de dois eixos custa R\$ 3,51 a cada quilômetro rodado.

VISÃO REGIONAL

O Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam) se manifestou a favor do reajuste. “Era esperado ansiosamente pela categoria e por nós do Sindicam”, afirma o presidente da enti-

dade, Luciano Santos.

De acordo com Santos, a atualização nos valores significa um “respiro ao caminhoneiro autônomo”, pois irá proporcionar maior capacidade operacional. “Estava impossível continuar rodando sem o repasse dos últimos reajustes do óleo diesel”. Ele enfatiza que a atualização da tabela não é uma solução para o setor, mas ameniza o impacto.

“Os cálculos realizados pela a ANTT não contemplam em 100% todos os custos operacionais de um caminhão. Quando o diesel sobe, toda a cadeia logis-

tica e seus insumos também são afetados”, explica, ressaltando que o reflexo chega ao caminhoneiro autônomo, que encontra resistência de transportadoras e clientes em reajustar o frete.

O Sindicam diz que a solução seria uma maior atuação da ANTT, com um posto fixo que fiscalize caminhões e empresas para averiguar se “estão cumprindo com o que rege nas leis que se referem ao piso mínimo de frete, estadias e pedágios”.

Em nota, o Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) diz que a atualização dos valores era esperada devido à lei que estabelece que o piso mínimo seja reajustado, caso seja atingido “o percentual acumulado de 10% no valor do diesel”.

Apesar disso, o sindicato entende que a mudança representa um “aumento de custos para toda cadeia logística, desde o contratante até o consumidor final”. De acordo com o Sindisan, a tabela foi elaborada como parâmetro para os fretes dos caminhoneiros autônomos. Desta forma, os custos são ainda maiores para as empresas.

No entanto, a nota da entidade que representa as empresas de transporte diz que o índice não deve ser visto como “reajuste”, mas sim como “correção do valor, baseando-se nos aumentos consecutivos do diesel”.

Federação é contra o tabelamento

Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, o problema não é a atualização dos valores, mas a própria tabela. “A Fenop é frontalmente contra tabelamento de preços. Ainda seria aplicável para atividades submetidas à concessão de serviço público com controle tarifário, como pedágios. Agora, em atividade privada, como é o caso do transporte de cargas, não há nenhum sentido”.

De acordo com ele, o serviço e o preço devem ser nego-



MATHEUS TAGÉ

Aquino defende a negociação

ciados exclusivamente entre as partes envolvidas. “Quanto mais se mantém este conceito de regramento de tabelamento de frete, mais se trabalha contra a lógica de mercado. Tabela de frete é algo que já deveria ter sido banido da legislação brasileira”.

Aquino explica que a Fenop não atua diretamente com transporte, mas a elevação de custos reflete em toda a cadeia logística. “Prejudica a competitividade do País no comércio exterior, quer para exportação ou importação”.