

# O custo Brasil e as suas consequências diárias nos negócios do setor

Impossível falar sobre economia e mercado brasileiro sem mencionar um problema que diariamente afeta a vida das empresas de logística e comércio exterior no País: o “custo Brasil”. Termo utilizado para definir os gastos internos que só existem no nosso território nacional e que oneram os produtos e serviços tornando-os menos competitivos em relação aos similares no exterior, o “custo Brasil” tem tirado o sono de muitos profissionais do setor, principalmente aqueles que atuam no modal rodoviário. Além da precariedade das estradas, estão a carga tributária, os custos portuários, a ineficiente infraestrutura, os encargos trabalhistas, os financiamentos, a energia e telecomunicações, e a regulamentação governamental como alguns dos entraves sofridos pelo mercado nacional.

Para amenizar os caos causados pelo “custo Brasil” nos transportes de cargas e comércio exterior, no último dia 15 de agosto, a presidente Dilma Rousseff anunciou investimentos de R\$ 133 bilhões em ferrovias e rodovias por um prazo de 25 anos. Com isso, o governo brasileiro visa estancar, ou reduzir um problema que, há décadas, pressiona a economia brasileira e traz um viés inflacionário para os preços.

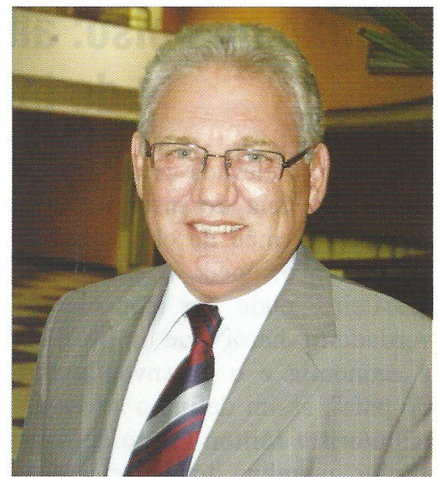
No plano, estão previstos a concessão de 7,5 mil quilômetros de rodovias e 10 mil quilômetros de

ferrovias. No caso das ferrovias, o governo vai contratar a construção, manutenção e a operação. A Valec, empresa pública de ferrovias, vai comprar a capacidade integral do transporte das ferrovias e fazer a oferta pública dessa capacidade, assegurando o direito de passagem dos trens em todas as malhas, buscando a modicidade tarifária. Já para as rodovias, o pacote prevê que os investimentos sejam concentrados nos primeiros cinco anos em duplicações, contornos, travessias e outras obras. A seleção do con-

cessionário será pela menor tarifa de pedágio. O tráfego urbano não terá pedágio, que só poderá ser cobrado quando 10% das obras estiverem concluídas.

Mesmo agradando o empresário e profissionais das mais diversas áreas, preocupações ainda existem, afinal o pacote da presidente tem o prazo de 25 anos para chegar ao resultado final e os gargalos logísticos do custo Brasil ainda afetarão o dia a dia das pessoas que necessitam das rodovias, ferrovias e tributos para estes segmentos.

Para o presidente da Vantine Logistics & Supply Chain Consulting, José Geraldo Vantine, o “custo Brasil” afeta o transporte de cargas por dois fatores principais: a alta carga tributária e o alto custo de capital. “O preço elevado dos combustíveis e dos pneus fazem com que a carga tributária seja alta e o investimento para adquirir novos caminhões, por exemplo, também é alto”. Segundo o consultor, um fator se liga ao outro: as condições precárias da maioria das estradas do país desgastam prematuramente o transporte. Questionado se a opção do governo federal, desde o mandato do presidente Juscelino Kubichek, em optar por investimentos no modal rodoviário poderia ser um dos fatores que compõe o “custo Brasil”, Vantine é categórico: “Essa afirmação é uma balela e normalmente só quem não conhece a história do crescimento do país é que fala essa bobagem. Não se pode comparar a matriz de transportes do Brasil com outros como muitos fazem. Cada um tem suas realidades. Sobre os investimentos em rodovias, o maior e pior problema nem foi a falta de diretriz, mas especialmente o roubo gerado pela corrupção. Em 2012, mais uma vez, foi causando um escândalo no Ministério dos Transportes e no DNIT”, disse. Para ele, a redução dos juros de financiamento dos caminhões e a redução dos impostos indiretos de pneus e combustíveis são possíveis medidas para amenizar os gastos para o setor de cargas no país.



**José Geraldo Vantine**, consultor de comércio exterior e presidente da Vantine Logistics & Supply Chain Consulting

*“Ainda há outros entraves muito mais importantes e relevantes, como marcos regulatórios (modernização das leis trabalhistas e previdenciárias e mais claras), por exemplo”.*

## Na ótica de quem é afetado diariamente

Além de todas as preocupações rotineiras que são enfrentadas por qualquer grande empresa, Alexandre Raffi, diretor operacional da Transportadora Rodo Import, conta que o “custo Brasil” é outra pedra no sapato. “Excesso de burocracia tanto para exportação quanto para importação e a corrupção administrativa são alguns exemplos de influenciadores negativos relacionados ao ‘custo Brasil’”. O empresário explica que a carga tributária representa cerca de 35% do Produto Interno Bruto (PIB) e que por isso, o valor é considerado alto. “Entre as 30 nações que mais cobram impostos, o Brasil está em último colocado quando comparado ao retorno em serviços públicos através das receitas”.



**Alexandre Raffi**, diretor operacional da Transportadora Rodo Import

Raffi ressalta que para o País engrenar rumo ao topo, mudanças serão necessárias. “A cada ano nossa empresa tem que fazer inúmeras adequações na frota, no espaço físico e investimentos que mudam de lei para lei. Isso cria empecilhos no modal de transportes e aumenta os custos das transportadoras. Por vezes o que foi feito em um governo, no seguinte já não vale mais. O investimento é perdido e absorvido pelas próprias transportadoras. Enquanto isso, os fretes dificilmente aumentam por conta de contratos já consumados e muito por conta da falta de qualificação do ramo e da crise existente nos grandes centros econômicos do mundo”, explica.

Segundo Raffi, a concorrência entre o setor é muito grande nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, onde cada vez mais as empresas baixam seus fretes em busca da consolidação de novos negócios. “Com o frete baixo e os custos de impostos e insumos cada vez maiores, os empresários não tem condições de investir em melhores infraestruturas e assim acabam perdendo espaço e deixando de prestar serviços de qualidade. No estado de São Paulo isso vem acontecendo há alguns anos e se o sindicato dos transportadores não tomar uma atitude contundente para evitar, as perdas serão cada vez maiores”.

Alexandre finaliza criticando as concessões rodoviárias para iniciativas privadas. “Uma responsabilidade que seria do governo, agora é das empresas privadas, embora não tenhamos como saber se essas mudanças resolveriam ou não os problemas atuais”.