

Mudanças nos Programas do BNDES atingem negativamente o setor

Em 4 de fevereiro de 2015, o BNDES publicou duas cartas circulares contendo a alteração das regras de financiamento dos dois principais programas de crédito voltados para o setor de transporte e logística do país: a modalidade Bens de Capital do Programa de Sustentação do Investimento (PSI) e o Programa Procaminhoneiro. A alteração das condições de financiamento influencia diretamente a compra de ônibus, caminhões e máquinas e equipamentos para o transportador. Foram modificadas as taxas de juros, os prazos, o percentual financiado do valor total do bem, e a dotação dos recursos direcionados aos programas. Tais modificações criam um novo cenário de acesso ao crédito pelos transportadores. As alterações do Programa PSI, que impactam todos os modais, são analisadas a seguir e, logo após, serão avaliadas as consequências das mudanças no Procaminhoneiro para os autônomos.

Programa de Sustentação do Investimento (PSI) – Bens de Capital

O PSI foi criado em 2009 com o objetivo de incentivar investimentos de médio e longo prazos e teve como consequência a manutenção e ampliação de empregos e da atividade econômica durante um período de crise internacional. Sua prorrogação, no entanto, mostrou-se necessária, devido às dificuldades de acesso ao crédito de longo prazo no país, principalmente, no que toca aos custos financeiros. O Programa é renovado anualmente, uma vez que parte dele é subsidiado pelo governo federal, devendo ser aprovado no orçamento público.

O programa, que já chegou a ter taxas de juros de 2,5% ao ano em 2012, teve sua taxa aumentada para 6,0% a.a. em 2014 e, em 2015, mais uma vez apresentou elevação, com acréscimos que vão de 2,5 a 4 pontos percentuais¹.

A taxa de juros é o fator mais citado² pelo empresário quando perguntado o que é levado em consideração quando da realização de investimentos. Desta forma, uma elevação de 6,0% a.a. para

9,5% a.a. na taxa de juros para aquisição de ônibus ou de caminhões implica em queda na procura desses financiamentos e, conseqüentemente, dos investimentos.

No caso de equipamentos e máquinas³, como é o de vagões ou locomotivas ferroviárias ou embarcações, a taxa saíram de 4,5% a.a. para 7,0% a.a. para micro, pequenos e médios empresários (MPMEs) e de 6,0% a.a. para 9,5% a.a. para as demais empresas⁴. Destaque-se que, ao afetar negativamente os planos de investimentos das empresas de transporte em 2015, seus reflexos serão sentidos em outros segmentos econômicos, como o automotivo ou nos estaleiros.

Além disso, o BNDES reduziu os prazos máximos, que passam a ser de 96 meses (oito anos) para máquinas e equipamentos, 120 meses (dez anos) para ônibus inteligentes e híbridos e, somente 72 meses (seis anos), incluídos os prazos de carência, para compra de ônibus e caminhões. A Tabela 1 apresenta um resumo das principais modificações de cada linha de financiamento.

As restrições não se limitam apenas às taxas de juros e aos prazos. O BNDES

também diminuiu a sua participação total no valor do item financiável. Desde agosto de 2014, o banco financiava até 100% do valor pelo PSI. Mas, a partir deste ano, passará a financiar no máximo 70% e, em alguns casos, as empresas de grande porte conseguirão financiar apenas 50% do valor dos bens. É possível que essa alteração tenha a intenção de imputar um papel mais atuante dos bancos privados no mercado de crédito de longo prazo. Porém, em um ano de expectativas cautelosas como é o de 2015, essa estratégia pode acabar por restringir do alcance do PSI e o conseqüente encolhimento dos investimentos do setor.

As mudanças no Programa refletem o quadro delicado em que se encontra a economia brasileira. Isso porque a redução dos subsídios concedidos ao PSI e o aumento do custo financeiro do crédito têm o duplo objetivo de auxiliar o orçamento fiscal do governo e evitar uma eventual pressão inflacionária vinda do setor financeiro. O problema é que essa ação pode gerar uma consequência perversa ao setor de transporte brasileiro.

Tabela 1 - BNDES PSI - Bens de Capital e BNDES Procaminhoneiro
Regras de Financiamento Vigentes em 2014 e 2015

Itens Financiáveis	Taxa de Juros (% a.a.)				Participação Máxima			Prazo (meses)	
	2014		2015		2014	2015		2014	2015
	MPMEs ¹	Demais Empresas ²	MPMEs ¹	Demais Empresas ²	Todas empresas	MPMEs ¹	Demais Empresas ²		
Ônibus e Caminhões	6,0	6,0	9,5	10,0	100%	70 % ³	50 % ⁴	120	72
Ônibus Híbridos e Elétricos	4,0	4,0	6,5	7,0	100%	70 % ³	70 % ⁴	144	120
Máquinas e Equipamentos Eficientes	4,0	4,0	6,5	7,0	100%	70 % ³	70 % ⁴	144	120
Demais Máquinas e Equipamentos	4,5	6,0	7,0	9,5	100%	70 % ³	50 % ⁴	120	96
Procaminhoneiro	6,0		9,0		100%	70% ³		120	96

¹ Segundo a definição do BNDES, MPMEs são empresas com Receita Operacional Bruta menor do que R\$ 90.000.0000,00.

² Empresas com Receita Operacional Bruta maior do que R\$ 90.000.000,00.

³ A participação do BNDES pode ser aumentada para um valor máximo de 90% com modificações na taxa de juro que sobe para 17,24% a.a. para empresas com Receita Operacional Bruta anual menor do que R\$ 90.000.000,00 (MPMEs).

⁴ A participação do BNDES pode ser aumentada para um valor máximo de 90%, com modificações na taxa de juro que sobe para 15,74% a.a. para empresas com Receita Operacional Bruta anual maior do que R\$ 90.000.000,00.

Tabela 2 - Simulação Programa BNDES Procaminhoneiro

Condições	2014	2015
Prazo Total Máximo	96 meses	96 meses
Valor da Prestação	R\$ 2.977,20	R\$ 3.318,33
Valor do Veículo	R\$ 300.000,00	R\$ 300.000,00
Valor de Entrada	R\$ 90.000,00	R\$ 90.000,00
Valor Financiado	R\$ 210.000,00 (70%)	R\$ 210.000,00 (70%)
Taxa de Juros Mensal	0,49%	0,72%
Carência	6 meses	6 meses
Comprometimento da Renda	37%	41%
Valor a ser Financiado após Carência	R\$ 216.250,13	R\$ 219.236,87
Total de Juros	R\$ 51.697,46	R\$ 79.412,51
Total Pago no Financiamento	R\$ 267.947,59	R\$ 298.649,39

¹ Para micro, pequenas e médias empresas a taxa de juros é de 9,5% a.a. e para demais empresas, de 10% a.a..

² Segundo a Pesquisa Sondagem Econômica Fase 2 de 2014, realizada pela CNT.

³ De acordo com BNDES, nesta categoria se encaixam máquinas e equipamentos novos, conjuntos e sistemas industriais, máquinas-ferramenta, embarcações, aeronaves, vagões e locomotivas ferroviários e metroviários, tratores e máquinas rodoviários e equipamentos para pavimentação, etc.

⁴ De acordo com o BNDES, MPMEs são definidas como empresas que possuem receita operacional bruta anual menor do que R\$ 90 milhões, e empresas de grande porte são aqueles que possuem receita operacional bruta maior do que R\$ 90 milhões.

BNDES Procaminhoneiro

O BNDES Procaminhoneiro foi desenhado em 2006 para alcançar autônomos, empresários individuais ou microempresários. Este segmento da classe empresarial se deparava com significativas dificuldades de acesso ao crédito devido a exigências financeiras e contábeis dos bancos comerciais que eram pouco factíveis para essa categoria. Segundo a avaliação da CNT, o Procaminhoneiro, apesar de bem-vindo e bem recebido pelos transportadores, nunca chegou a alcançar seu objetivo.

Este ano o Procaminhoneiro completará nove anos em vigor e a taxa de juros fixa será a mais alta desde junho de 2009. As consequências para o segmento de autônomos e microempresários serão danosas para o investimento na compra de novos caminhões e semi-reboques. A Tabela 2 mostra as diferenças entre um financiamento sob as mesmas condições, porém com taxas de juros diferentes: 6,0% a.a. – que vigorou em 2014; e 9,0% a.a. – em vigor desde fevereiro de 2015.

É possível perceber que há um aumento significativo do valor das parcelas e do comprometimento da renda. Não apenas isso, pelas novas regras, o transportador terá que aportar 30% do valor do bem. Se for necessário

que se tome emprestado este montante em bancos privados, o custo financeiro passa a ser ainda maior, o que tende a inviabilizar o acesso ao crédito por grande parte dos caminhoneiros autônomos.

Soma-se a este quadro a redução do prazo máximo de financiamento em 24 meses – obrigando o transportador a pagar seu caminhão novo em oito anos – e a regra do comprometimento máximo de 30% da renda. Estas novas condições demandam um nível de desempenho altamente eficiente e rentável. Infelizmente, a realidade do setor nem sempre é condizente com essa demanda. Isso porque, para se alcançar a eficiência e alta rentabilidade, é necessária uma infraestrutura rodoviária de melhor qualidade, que impute menores custos operacionais aos transportadores. Nesse sentido, a expectativa passa a ser a do repasse desse custo financeiro mais elevado para o valor do frete, tornando mais alto o preço do serviço de transporte e logística no país.

Diante de um cenário econômico com perspectivas de crescimento nulo, a possível paralisia dos investimentos ainda é mais preocupante por limitar a capacidade futura dos serviços de transporte e reprimir a geração de novos

empregos no setor. Por fim, destaque-se que as novas regras também influenciam negativamente os incentivos à renovação das frotas, ação muito importante para a sustentabilidade do setor e para o cumprimento das metas assumidas na Política Nacional sobre Mudança do Clima.

É de se compreender que, dadas a atual situação fiscal e as expectativas de inflação acima da meta em 2015, o governo diminua os subsídios. Porém, a decisão de redesenho dos programas de financiamento de longo prazo ofertados para o setor transportador pode agravar as dificuldades econômicas do país. Isso porque penaliza um setor que é atividade meio para todas as atividades produtivas, e que já teve seu custo aumentado com o acréscimo de tributos incidentes sobre seu principal insumo, o diesel.