

Transportadores, o que esperar de 2016?

O ano de 2015 foi marcado por adversidades que impactaram a maioria dos setores produtivos brasileiros. As expectativas de retração do nível de atividade da economia nacional se confirmaram¹ e complementaram o cenário desfavorável de elevado desemprego, de alta taxa de inflação², desvalorização na taxa de câmbio e deterioração das contas públicas.

As medidas que foram adotadas pelo governo federal, entre as quais destacam-se a elevação da taxa Selic e os cortes orçamentários em investimentos federais, não foram suficientes para promover a recuperação da economia brasileira ainda em 2015 nem para evitar a perda de confiança dos empresários na gestão econômica do governo federal. Essa falta de credibilidade já havia sido apontada pelos empresários do setor de transporte

entrevistados na Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2015, que mostrou que 84,0% deles reduziu sua confiança na condução da política econômica do país em relação ao ano de 2014.

Diante das dificuldades do governo em estruturar um pacote de medidas de ajuste crível e em promover as mudanças estruturais capazes de reverter a atual situação econômica do Brasil, o panorama que se projeta para 2016 não deverá se diferenciar muito do de 2015, como já antecipado pela Sondagem. As perspectivas de mercado³ vislumbram manutenção do baixo dinamismo da economia brasileira, com uma queda do PIB de, aproximadamente, 3,0% em 2016; maior desvalorização do Real em relação ao Dólar; aumento da taxa básica de juros; e inflação novamente acima do teto da meta, com previsão de um IPCA de 6,93% para o ano (Tabela 01).

Tabela 1 – Indicadores econômicos de 2015 e Expectativas de mercado para 2016 – PIB, IPCA, Selic e taxa de câmbio.

Indicador macroeconômico	2015	2016 ¹
PIB	-3,71% ¹	-2,99%
IPCA	10,67% ²	6,93%
Taxa Selic	14,25% ³	15,25%
Taxa de câmbio	3,33 ⁴	4,25

Observações:

¹ Os dados referem-se às expectativas de mercado do Boletim Focus (08.01.2016)

² Valores acumulados entre janeiro e dezembro de 2015

³ Valor da taxa Selic em dezembro de 2015.

⁴ Cotação média entre compra e venda, média de período, de 2015

Fonte: Elaboração CNT com dados do Banco Central.

O baixo nível de demanda esperado desestimula a realização de investimentos em aumento da capacidade ou em renovação da frota. Essa situação é ainda agravada pela elevação da taxa de juros, que aumenta o custo da contratação de crédito e dos financiamentos. Outro fator que deverá impactar a decisão dos transportadores na decisão de investimento é o fato de o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

(BNDES) seguir a tendência de mercado e elevar as taxas de juros de suas linhas de financiamento, inclusive daquelas voltadas para o setor, e extinguir programas de concessão de crédito aos transportadores.

Da mesma forma, a elevação da taxa de câmbio dificulta o bom desempenho de alguns segmentos transportadores por aumentar o custo das importações expressos em moeda local. Por exemplo, as empresas aéreas costumam contratar financiamentos no exterior, assim como as operações de leasing das aeronaves que operam. Também, os trilhos utilizados na construção e/ou manutenção das ferrovias brasileiras são adquiridos no mercado externo. Assim, verifica-se que o custo operacional, como no primeiro caso, e o investimento em infraestrutura, como no segundo, são prejudicados pela desvalorização do Real.

O custo operacional da atividade de transporte também deverá ser afetado

pela resiliente inflação. Somente em 2015, o preço médio do diesel, mensurado pelo IPCA de combustíveis, registrou aumento de 13,3% e o da gasolina 20,1% (Tabela 01), refletindo o ajuste dos preços administrados pelo governo federal, o retorno da alíquota da CIDE-combustíveis e o aumento da alíquota de PIS/Cofins. Destaca-se que, apesar da contínua queda da cotação do barril do petróleo no mercado internacional e da promessa de ajustes mais brandos dos preços administrados, os preços dos combustíveis devem continuar a subir em 2016.

Tabela 2 – Inflação dos combustíveis em 2014 e 2015 – IPCA - (Valores em %)

Tipo de Combustível	2014	2015
Combustíveis (veículos)	2,9%	21,4%
Gasolina	2,9%	20,1%
Etanol	2,0%	29,6%
Óleo diesel	6,8%	13,3%
Gás veicular	7,2%	15,4%

Fonte: Elaboração CNT com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

A manutenção de preços elevados mesmo diante da queda do barril de petróleo⁵ resultou na prática de preços de

combustíveis superiores aos patamares registrados no mercado internacional. De acordo com cálculos do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), o preço da gasolina está 14,4% superior à cotação do combustível no Golfo do México e o do diesel, 47,1%⁶. Sendo o combustível o principal insumo utilizado no transporte, o maior custo arcado pelos transportadores brasileiros representa um entrave ao setor e pode provocar distorções de mercado.

Por fim, as providências adotadas pelo governo federal para promover o ajuste fiscal incluem a realização de cortes orçamentários significativos que impactarão, entre outras ações, os investimentos em infraestrutura de transporte. Os valores destinados para esse tipo de investimento pelo Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2016 apresentam uma contração de 11,8% em relação ao valor autorizado em 2015 após os cortes efetivados ao longo do ano⁷ (Tabela 02). Por enquanto, foram alocados R\$ 12,3 bilhões em aportes na infraestrutura de transporte.

Tabela 3 – Investimento da União em infraestrutura de transporte, por segmento – Brasil (Valores em R\$ milhões)

Segmento	2015			2015	Var. autorizado 2016/2015 (b)/(a)
	Autorizado (a)	Total Pago	% Pago ⁹	Valores PLOA (b)	
Transporte aéreo	1.942,94	2.023,90	104,2%	2.659,13	36,9%
Transporte rodoviário	9.374,91	5.951,08	63,5%	6.409,09	-31,6%
Transporte ferroviário	1.930,85	1.620,40	83,9%	1.678,54	-13,1%
Transporte hidroviário	691,08	206,41	29,9%	1.554,44	124,9%
Total	13.939,78	9.801,79	70,3%	12.301,20	-11,8%

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

Também deve-se considerar que, historicamente, o governo federal deixa de executar 30% do orçamento autorizado para os investimentos no setor de transporte. Tampouco pode-se descartar a hipótese de que esse montante seja revisado para baixo ao longo do ano a fim de preservar recursos para a formação de superávit primário.

A decisão do governo federal de reduzir o ritmo de investimento para reequilibrar suas contas e, assim, promover o ajuste fiscal necessário é um obstáculo à adequação e ao aumento da capacidade da infraestrutura de transporte nacional, já considerada precária pelos transportadores¹⁰.

Postergar os investimentos pode prejudicar as obras já em andamento, assim como impossibilitar a realização daquelas importantes para dinamizar a atividade de transporte no Brasil. Ademais, pode contribuir para a aceleração do desgaste da infraestrutura instalada devido à falta de recursos para promover sua manutenção e, conseqüentemente, se traduzir em maiores custos operacionais para os transportadores. Como exemplo pode-se citar os resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2015 que mostram que, dada as condições apenas do pavimento da malha pesquisada¹¹, há um aumento do custo operacional médio de 25,8%¹².

A fragilidade da conjuntura econômica em 2016 torna mais concreta a possibilidade de grandes desafios à atividade transportadora no país. Isso porque, tendo o transporte uma função meio na viabilização das transações de qualquer natureza, resultados negativos na esfera econômica impactam fortemente a demanda e, conseqüentemente, o desempenho do setor, enquanto os cortes orçamentários podem agravar os entraves de infraestrutura enfrentados pelos transportadores.

Nesse sentido, a Confederação Nacional do Transporte alerta para a importância de o governo e o setor transportador adotarem medidas que minimizem os efeitos negativos do baixo nível de atividade econômica brasileiro. Assim, ações que promovam a eficiência e a produtividade são fundamentais para que o setor atravesse esse momento de crise econômica e, da mesma forma, ajudem a transformar e dinamizar o setor de transporte e logística do país.

¹ De acordo o Boletim Focus, de 31 de dezembro de 2015, publicado pelo Banco Central do Brasil, o Produto Interno Bruto (PIB) deve apresentar contração de 3,71% no acumulado do ano de 2015 em relação ao mesmo período de 2014.

² O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) foi calculado em 10,67% para o ano de 2015, ultrapassando o limite superior da meta de inflação fixada pelo Banco Central de 6,5%a.a. (O centro da meta definido para 2015 era de 4,5% a.a.).

³ Boletim Focus – Relatório de Mercado de 08 de janeiro de 2016.

⁴ Valores divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

⁵ O preço dos combustíveis continuará a ser administrado pelo governo federal.

⁶ <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/01/1728436-petroleo-cai-mais-mas-gasolina-nao-deve-baratear.shtml>. Acesso em: 14.01.2016.

⁷ A Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2015 alocou R\$ 15,15 bilhões para investimentos em infraestrutura de Transporte. No entanto, foram efetuados ajustes ao longo do ano pelos Decretos nº 8.456/2015, nº 8.496/2015, nº 8.580/2015 e nº 8.581/2015 que reduziram para R\$ 13,94 bilhões o montante disponível para esse tipo de investimento.

⁸ Não inclui os investimentos realizados pelas Estatais.

⁹ Representa quanto do valor autorizado foi efetivamente pago (Total Pago / Autorizado).

¹⁰ A infraestrutura de transporte brasileira foi considerada insuficiente por 62,4% dos transportadores entrevistados na Sondagem, enquanto 53,7% consideram sua qualidade ruim ou péssima. Acesse a Sondagem na íntegra pelo endereço eletrônico: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Sondagem.aspx>.

¹¹ A Pesquisa CNT de Rodovias percorre todas as rodovias federais do país e alguns trechos estaduais.

¹² A Pesquisa CNT de Rodovias 2015 pode ser acessada na íntegra por meio do link: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>.