

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque: (em negrito) Matérias que citam o Ministro Bento Albuquerque ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: Folha de S. Paulo	1
Título: Cabotagem cresce 18% após paralisação de caminhoneiros	1
Título: Aquisição de frota própria é alternativa a tabelamento do frete	4
Título: Transporte de carga por trilhos aumenta 15%	6
VEÍCULO: O Globo	7
Título: A turma da balbúrdia	7
Título: Abalo à imagem	8
Título: Buscas em Brumadinho chegam ao 100º dia	8

VEÍCULO: Folha de S. Paulo
Data: 05/05/2019
Seção: Mercado
Autor: Arthur Cagliari
Título: Cabotagem cresce 18% após paralisação de caminhoneiros

Transporte de cargas pela costa conquista clientes do agronegócio à indústria

São Paulo- Quase um ano após a histórica paralisação dos caminhoneiros, fica claro que o tabelamento do frete não foi uma solução vantajosa nem mesmo para os próprios motoristas que o reivindicaram.

Segundo especialistas em logística, a imposição de preços mínimos encareceu o transporte rodoviário em vários trechos do país, favorecendo alternativas que se tornaram mais baratas — ainda que de forma artificial.

Pesou também o fator psicológico. Traumatizados com a total suspensão no transporte de cargas durante a paralisação, por causa da alta dependência de caminhões, executivos da área de logística de empresas dos mais diversos setores passaram a olhar com mais carinho para outras opções.

Nessa busca por alternativas mais baratas e seguras, um dos transportes mais beneficiados é a navegação costeira entre os portos nacionais, a chamada cabotagem.

Na média, houve crescimento de 17,5% no volume transportado por cabotagem em todo o país desde o fim da paralisação até fevereiro deste ano, segundo levantamento do Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain).

Em alguns pontos, como trajetos no sentido Nordeste-Sudeste, a alta passa de 20%.

“Depois da paralisação dos caminhoneiros, o modal aquaviário passou a ser muito mais utilizado, e isso não tem volta”, afirma Adalberto Tokarski, diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

As empresas que atuam no litoral brasileiro confirmam a nova tendência no dia a dia do seu trabalho. Marcus Voloch, diretor para o Mercosul da Aliança Navegação e Logística, empresa especializada no transporte costeiro de cargas, diz que a demanda cresceu 16% após a paralisação no ano passado — 192 dos 1.400 clientes foram conquistados nesse período.

“A cabotagem não era competitiva em muitos trechos, como Bahia-São Paulo ou Ceará-Bahia, mas a adoção de um valor mínimo para o transporte em caminhões mudou isso, e a demanda para o transporte de mercadorias nessas áreas veio com muita força”, afirma Voloch.

No caso do trecho Bahia-São Paulo, o aumento foi superior a 300%, afirma. Entre o Ceará e a Bahia, o volume mais que duplicou.

Um dos fatores que pesaram em favor da cabotagem foi o fato de a tabela do frete interferir na dinâmica natural do mercado de transporte das cargas rodoviárias.

Sem intervenção, as empresas se guiam pela lei da oferta e da procura.

Nas rodovias brasileiras, é comum haver mais oferta de carga na chamada subida —ou seja, no sentido Sul-Sudeste, Sudeste-Nordeste, por exemplo.

Na descida, não raro, o caminhoneiro não tem carga ou tem um volume muito menor para transportar, o que o obriga a reduzir o preço do frete.

Com a tabela, a lei da oferta e da procura foi revogada, o preço se tornou fixo e inegociável. “Nas rotas de descida, o preço aumentou muito no transporte rodoviário, porque antes se tinha um negócio com pouca demanda e muita oferta de veículos — o que significa que o preço caía. A tabela estabeleceu um preço único, tanto para subida quando para descida”, disse Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Hos.

Segundo dados do Hos, de junho de 2018 a fevereiro de 2019, o crescimento da cabotagem na subida foi de 14,8% e de 21,3% na descida.

Hijjar conta que as cargas mais comuns na subida são cereais, com destaque para o arroz e o trigo, lá na descida se destacam sal, gesso, cal e cimento. Segundo ela, o crescimento da cabotagem após a paralisação foi multissetorial.

A indústria cearense de eletroportáteis Mallory, por exemplo, colocou 30% de suas mercadorias no transporte via cabotagem depois da criação do frete mínimo.

“Com o preço da tabela, o valor da rota Nordeste para Sudeste encarece mais de 180%”, disse o diretor de operações da companhia, Alan Costa.

“Da porta da minha fábrica, em Maranguape, até a rodoviária de São Paulo, nós pagamos por caminhão cerca de R\$ 7.000. Com a tabela do frete, o valor foi para R\$ 18 mil”, explica Costa.

Na avaliação do executivo, a imposição de uma tabela com preço mínimos distorceu as condições da logística, pois o transporte rodoviário em condições normais é mais vantajoso mesmo quando o preço fica 15% maior que a cabotagem.

Também é mais fácil lidar com a documentação no traslado rodoviário quando se compara à burocracia nos portos que, segundo Costa, costuma retardar as entregas.

“Para ir a Santos, eu desço de caminhão em no máximo em três dias. Já a burocracia dos portos é muito superior a isso. Só de portos, tanto no aqui no Ceará quanto lá São Paulo, são de quatro a sete dias. E também depende das agendas dos navios, que não têm partidas diárias.”

O estabelecimento de um piso aos caminhoneiros surgiu como parte de uma negociação do governo de Michel Temer em meio à crise no ano passado.

A medida provisória determinava que a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) tabelaria os preços do frete para garantir à categoria uma renda mínima.

Temer sancionou a lei do tabelamento, mas a constitucionalidade da questão ainda deve ser debatida no STF (Supremo Tribunal Federal).

Isso porque, logo após a criação da tabela, associações do agronegócio, que foram afetadas imediatamente com o aumento do frete, passaram a questionar a intervenção do Estado na economia.

Para o economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale, respostas a eventos grandes e inéditos costumam não ser as melhores, devido à pressa em estancá-los. No governo Temer, não foi diferente.

“Temer estava num momento muito frágil, com a popularidade baixa, e tinha toda a questão de uma nova votação na Câmara contra ele. Então os caminhoneiros aproveitaram esse momento, e a resposta foi inadequada”, disse.

“É muito ruim fazer uma coisa generalizada, sem considerar especificidades de cada segmento e cada região do país, colocando valores únicos muito precários. Quando isso acontece, o mercado dá soluções possíveis”, acrescenta.

Segundo Vale, é preciso levar em consideração que a tabela desarranjou o mercado, encarece e atrasa o processo produtivo. Para ele, enquanto o STF não decide a constitucionalidade dela, as empresas ficam em um limbo, assumindo custos de mais uma jabuticaba na economia. A fruta é usada como analogia para medidas que não existem em outros lugares do mundo.

“O certo seria deixar essa tabela de lado, assumir que ela é inconstitucional, mas o Supremo não quer dar essa palavra. Enquanto isso, ficamos num impasse que acumula custos para as empresas.”

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 05/05/2019

Seção: Mercado

Autor:

Título: Aquisição de frota própria é alternativa a tabelamento do frete

São Paulo- É crescente o número de empresas que passaram a investir em frotas próprias de caminhões para amortizar a alta nos custos gerada pela tabela do frete.

A alternativa tem sido estudada e levada a cabo especialmente no setor agroindustrial.

É o caso, por exemplo, do grupo Predilecta, de alimentos processados, que investiu R\$15 milhões para criar, após a paralisação dos caminhoneiros, a Trans Predi, uma transportadora que atende apenas a demanda da companhia.

“Já vínhamos em preparação para dependermos menos de transportadoras e ter mais mobilidade nas entregas. Com o tabelamento, aumentamos e aceleramos o plano. Nossos caminhões atendem quatro plantas”, diz o sócio-diretor, Antônio Tadiotti.

A empresa, que tem 1.300 funcionários, não revela o tamanho de sua frota atual, mas diz que os veículos próprios atendem hoje cerca de 60% de todas as entregas do grupo. A intenção da companhia é ampliar a proporção a 75%. “Nossa matéria-prima está muito próxima de cada fábrica. Os caminhões saem com produtos finais para entrega em grandes redes e voltam com embalagens.

Com essa estratégia, reduzimos a ociosidade dos carros e cortamos custos”, afirma Tadiotti. A cooperativa catarinense Aurora, que produz frango e suínos, sentiu o aumento de custos logo no início da vigência da tabela em suas cargas de milho, insumo usado na alimentação dos animais. “O frete da carga seca encareceu assim que começou a vigorar o tabelamento, mas os produtores acabaram absorvendo esse impacto depois.

Nas demais cargas, como as de frigorífico, já pagávamos preços acima do mínimo”, diz o gerente de operações da marca, Celso Capellaro. “A própria existência dessa regulação é ruim, mas o cálculo dos preços piora a situação. Na primeira tabela, o frete de baixa distância era muito mais caro e a carga seca tinha preços mais altos que as refrigeradas, o que não faz sentido.”

A Aurora ainda não comprou veículos, mas algumas de suas filiais chegaram a fazê-lo, segundo o presidente da cooperativa, Mario Lanznaster.

“A medida foi um tiro no pé dos caminhoneiros porque fez as empresas estudarem alternativas, o que pode quebrá-los. Quando ouvimos falar em nova paralisação, nossa vontade é comprar 200 caminhões”, afirma.

A Gazin, do setor varejista, que já tinha frota própria antes da paralisação dos caminhoneiros, tem intensificado a estratégia.

Hoje, 80% de suas entregas são feitas com cerca de 600 veículos da rede.

“Optamos por manter uma frota porque temos operações fortes em regiões com custo alto, como o Norte e o Centro-Oeste”, afirma Osmar Della Valentina, presidente do grupo.

Para amortizar os custos, a empresa busca aumentar o aproveitamento de seus veículos. “Se vou entregar colchões no Ceará, por exemplo, faço o caminhão trazer de volta eletrodomésticos da Esmaltec [que tem fábrica no estado] Ivan Martínez-Vargas

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 05/05/2019

Seção: Mercado

Autor: Ivan Martínez-Vargas

Título: Transporte de carga por trilhos aumenta 15%

Alternativa ao carregamento exclusivamente rodoviário é liderada pela Rumo, que leva 54% dos contêineres no país

São Paulo- O volume de contêineres transportados por ferrovias cresceu 15% em 2018. O movimento pode ter sido influenciado pela tabela do frete, segundo Fernando Paes, diretor-executivo da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

O número voltou a subir no ano passado após dois recuos seguidos devido à crise. Antes, cresceu entre 2012 e 2015.

“A insegurança do transporte rodoviário desde a paralisação dos caminhoneiros fez muitas empresas olharem alternativas, e as ferrovias são cada vez mais competitivas”, afirma Paes.

O tabelamento não é o único fator que explica a tendência, mas fez com que mais companhias considerassem o modal ferroviário, segundo ele.

A retomada de crescimento do PIB e os investimentos realizados pelas concessionárias das ferrovias nos últimos anos, que reduziram o tempo médio das viagens, também devem ser levados em conta.

O transporte de minérios e grãos responde por cerca de 90% da demanda atual das ferrovias, mas grupos como MRS e Rumo têm dado atenção crescente às cargas em contêineres, segundo ele.

O uso do modal para importação e exportação, mais tradicional, tem sido complementado pela demanda crescente de transporte interno.

“Projetamos aumento de 30% no total de contêineres carregados neste ano”, diz Marcelo Saraiva, diretor comercial e de operações da Brado, marca da Rumo voltada a esse tipo de transporte.

Dos 492,1 mil TEUs (medida-padrão de um contêiner de 20 pés) carregados em 2018 no país, a Brado foi responsável por 268 mil.

A marca transporta 61 tipos de produtos, de farinha a eletrônicos, de carne a cerveja. São atendidas hoje cerca de 160 empresas.

“A paralisação dos caminhoneiros abriu a cabeça dos usuários, mas a alta só foi possível devido aos investimentos que fizemos em infraestrutura desde 2017. Uma viagem de Rondonópolis (MT) a Santos (SP), por exemplo, durava 15 dias e hoje é feita em quatro dias e meio.”

A rota mais demandada para transporte doméstico de mercadorias é entre Campinas e Rondonópolis, diz ele.

O transporte interno é complementado por transportadoras, que fazem percursos de até 300 quilômetros no entorno da malha ferroviária da empresa para fazer cargas e descargas.

VEÍCULO: O Globo

Data: 05/05/2019

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: A turma da balbúrdia

Esse Abraham Weintraub parece ter asco das universidades públicas. “São uma balbúrdia”, disse o ingrato, já que o ministro deve sua graduação à USP, mesmo não tendo sido um bom aluno. Acredite. Nove em cada 10 integrantes do alto escalão do governo Bolsonaro se formaram em instituições públicas — incluindo as escolas militares. Exemplos:

Paulo Guedes, ministro da Economia. Economia pela Universidade Federal de Minas Gerais

Onyx Lorenzoni, ministro da Casa Civil. Veterinária pela Universidade Federal de Santa Maria

Ernesto Araújo, ministro de Relações Exteriores. Letras pela Universidade de Brasília

Sergio Moro, ministro da Justiça. Doutor e mestre pela Universidade Federal do Paraná

Osmar Terra, ministro da Cidadania. Medicina pela Universidade Federal do Rio de Janeiro

André Luiz de Almeida Mendonça, advogado-geral da União. Pós-graduado em direito público pela Universidade de Brasília

Luiz Henrique Mandetta, ministro da Saúde. Especialização em ortopedia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Bento Costa Lima, ministro de Minas e Energia. Pós-graduado em ciências políticas pela Universidade de Brasília

Joaquim Levy, presidente do BNDES. Engenharia Naval pela Universidade Federal do Rio de Janeiro

VEÍCULO: O Globo

Data: 05/05/2019

Seção: Colunas

Autor: Lauro Jardim

Título: Abalo à imagem

LAVA-JATO

A Eletronuclear entrou com uma ação por danos morais na Justiça do Rio de Janeiro contra o seu ex-presidente, o almirante Othon Pinheiro da Silva, e outros três ex-diretores da estatal — todos encarcerados até a medula na Lava-Jato. Por um "monumental abalo à imagem, reputação e credibilidade da estatal" que executa o programa nuclear brasileiro, seus advogados pedem que o quarteto pague uma indenização de R\$ 5 milhões. O valor foi calculado com base nas propinas assumidamente pagas pela Andrade Gutierrez nas obras de angra 3.

VEÍCULO: O Globo

Data: 05/05/2019

Seção: O País

Autor:

Título: Buscas em Brumadinho chegam ao 100º dia

Bombeiros continuam procurando por 35 desaparecidos.

Vale firma acordo extrajudicial com quatro famílias de vítimas

As buscas por vítimas da tragédia de Brumadinho, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, chegaram ontem ao seu centésimo dia. De acordo com o último balanço da Defesa Civil, 235 mortes foram confirmadas e 35 pessoas ainda estão desaparecidas.

Diariamente, desde 25 de janeiro, quando a Barragem do Córrego do Feijão, da Vale, rompeu-se, cães farejadores, drones e aeronaves participam das buscas que, segundo o tenente Pedro Aihara, do Corpo de Bombeiros, tornaram-se a maior operação de resgate do Brasil.

De acordo com o médico-legista do Instituto Médico-Legal (IML) Ricardo Moreira Araújo, mais de 180 segmentos de corpos resgatados da lama ainda aguardam identificação. Ele ressaltou que esses fragmentos podem pertencer a vítimas que já tiveram as mortes confirmadas. Ainda segundo Araújo, o trabalho é feito seguindo protocolos da Interpol e internacionais para que, além da identificação dos corpos, seja possível a coleta de provas para a investigação.

A operação só será encerrada quando todas as vítimas forem encontradas ou quando não houver mais condições biológicas de buscas.

ACORDOS EXTRAJUDICIAIS

Quatro acordos extrajudiciais individuais entre vítimas do rompimento da barragem do Córrego do Feijão e a Vale foram firmados na última quinta-feira. Segundo a Defensoria Pública de Minas Gerais, que representa as vítimas, os acordos surgiram a partir de um termo de compromisso firmado entre o órgão e a mineradora com o objetivo de agilizar o pagamento de indenizações extrajudiciais, individuais ou por núcleo familiar, por danos materiais e morais.

Os rejeitos de minério da Barragem do Córrego do Feijão devastaram a área administrativa da Vale, incluindo o refeitório, onde muitos trabalhadores almoçavam. A lama também destruiu plantações e casas de moradores da região. O Rio Paraopeba, um dos afluentes do São Francisco, foi contaminado. A captação de água está interrompida desde o dia do rompimento. (Com G1)

MME / ASCOM .