



LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA



BALANÇO 2018

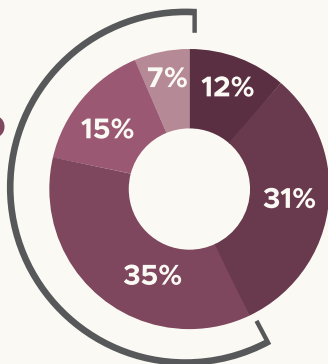
Rodovias: vítimas ou vilãs?

Os investimentos em rodovias somam 0,30% do Produto Interno Bruto (PIB). O montante, além de insuficiente, restringe as melhorias das vias e eleva o custo médio de transportes em 26,7%. Em 2018, a sociedade pagou pela despesa adicional dessa ineficiência, aliada à greve dos caminhoneiros e ao tabelamento obrigatório dos fretes. Houve elevação dos preços finais de bens e serviços e redução da competitividade no setor agropecuário

(mercado interno e comércio exterior). Foram constatados aumentos, em média, de 40% nos serviços de transporte por caminhões. As rodovias passaram de vítimas – 12,4% da malha é pavimentada e 57,0% possuem problemas – para vilãs. O ano foi marcado pelo desabastecimento e encarecimento de produtos, quebra de contratos, perda de mercado internacional e reduzido crescimento econômico.

57%

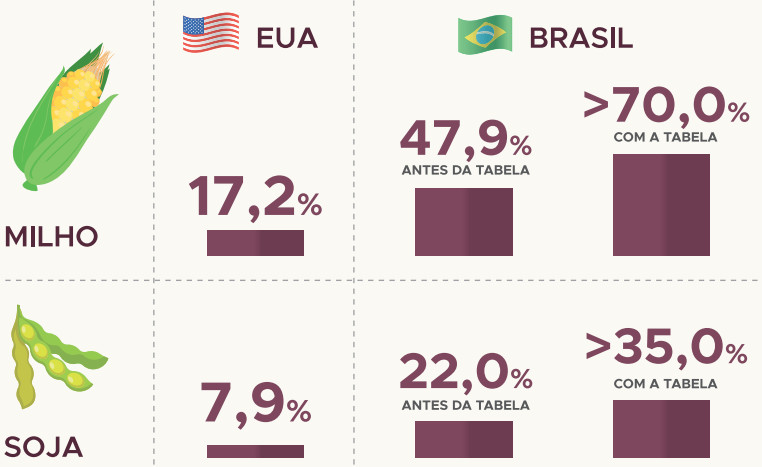
dos trechos rodoviários apresentam problemas



■ Ótimo ■ Bom ■ Regular ■ Ruim ■ Péssimo

Fonte: CNT (2018)

Comparativo custo de frete (Brasil X EUA) sobre o valor do produto exportado



0,61%*

INVESTIMENTO EM TRANSPORTES (2018) EM RELAÇÃO AO PIB

*Inclui aeroporto (+0,04) e Mobilidade Urbana (+0,13%)



0,30%
RODOVIAS



0,08%
FERROVIAS



0,06%
PORTOS



0,02%
HIDROVIAS

Fonte: INTERB Consultoria (2018)



LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA



PERSPECTIVAS 2019

Espera-se do novo governo ações emergenciais que aperfeiçoem a logística e infraestrutura brasileira. Destaque para os investimentos em rodovias novas e/ou existentes – obras de manutenção, duplicação e construção de estradas, viadutos e túneis. E, ainda, a priorização dos leilões para ferrovias, a exemplo da Ferrogrão; e a garantia de execução de obras em hidrovias, como o derrocamento do Pedral do Lourenço, no rio Tocantins.

Ademais, 2019 iniciará com o impasse do tabelamento obrigatório de fretes rodoviários. A previsão é de lançamento de nova tabela de preços mínimos em 20 de janeiro, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A CNA atua contra o movimento e aguarda o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5959, protocolada no Supremo Tribunal Federal (STF). A continuidade da tabela resulta em prejuízos ao setor agropecuário e compromete o desempenho da economia brasileira.



20 milhões
de toneladas/ano
em cargas

**DERROCAMENTO DO
PEDRAL DO LOURENÇO**



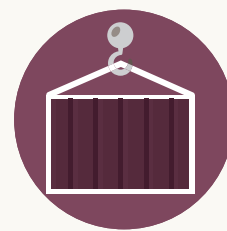
10-25 milhões
de toneladas/ano
em cargas

**BR-163
MT/PA**



25-40 milhões
de toneladas/ano
em cargas

**FERROGRÃO
MT/PA**



3,5-10,5 milhões
de toneladas/ano
em cargas

**TERMINAL DE
OUTEIRO/PA**

Consequências do tabelamento obrigatório do frete rodoviário

1

Queda da competitividade entre concorrentes

2

Criação de mercado paralelo de frete, distinguindo os caminhoneiros que seguem a lei daqueles que não seguem

3

Risco de redução de incentivos à inovação

4

Intervenção indesejada na liberdade de contratar

5

Estímulo para condutas cartelizantes (ou formação de cartéis)

6

Queda da qualidade do produto e serviço

7

Prejuízo ao agronegócio, pois a margem de lucro internacional é pequena

8

Aumento dos custos na cadeia produtiva