

## Na Mídia

09/08/2019 | [Jota](#)

### As incômodas últimas linhas das tabelas de frete

**Corremos o risco de seguir no atraso do tabelamento de preços**

André Luiz Freire | Maria Virginia Mesquita Nasser



No último 23 de abril, a ANTT divulgou, por meio da Resolução nº 5.842/2019, as novas tabelas de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas, as chamadas “tabelas do frete”. O tabelamento, cuja revisão é prevista na Lei 13.703/2018, a cada variação nos preços do diesel acima de um certo patamar, traz um incômodo em si.

É uma medida drástica do Governo, intentada para pôr fim à crise debelada pela greve dos caminhoneiros de 2018, que em poucos dias gerou desabastecimento nas cidades e perdas milionárias a produtores, sobretudo rurais, e comerciantes.

Os fatores que levaram a esta crise não são novos. Relacionam-se à falta de transparência no preço dos combustíveis, ao uso populista da manipulação destes preços pelo governo para conter a inflação, à desproporcional dependência do modal rodoviário para a movimentação de cargas pelo país.

A eles somou-se o caos institucional que tomou conta do Brasil à época da greve, fazendo com que diferentes esferas do Poder Público ficassem incapacitadas de retirar o bloqueio das estradas, enquanto a comoção popular em torno do tema aumentava a cada dia. A solução improvisada – e a improvisos já estamos acostumados – foi a canetada do tabelamento do frete.

O tabelamento traz à tona a experiência não muito longínqua e bastante negativa dos dias em que o controle de preços era a medida imperfeita utilizada como paliativo para problemas que o país não tratava adequadamente. De lá para cá, caminhávamos para um modelo que privilegiava a liberdade econômica, buscando equilibrar os mercados pela proteção à livre concorrência e pela regulação de alguns setores, na medida em que ela fosse necessária.

O tabelamento do frete, indo na contramão deste movimento, traz uma medida instantânea em substituição a políticas que deveriam ter sido implementadas ontem. Uma delas é o fomento ao transporte ferroviário.

As tabelas do frete começam com os valores mínimos para pequenas distâncias (0 a 100 km, 100 a 200km e por aí adiante) e vão descendo até os percursos mais longos. A últimas linhas trazem os preços mínimos para o transporte de cargas a partir de 2.000km de distância. Pois bem: a partir desta distância, uma boa parte desta carga deveria estar sendo transportada por ferrovias ou mesmo hidrovias, ficando o transporte rodoviário responsável pelas “pontas” das rotas logísticas. Se a tabela do frete já é questionável, quanto ao atendimento aos interesses mais amplos do país, suas últimas linhas são particularmente incômodas ao deixar evidente o quanto estamos atrasados no avanço das políticas de intermodalidade, principalmente, na logística sobre trilhos.

Mas claro, em um cenário de crise fiscal, avançar com uma política de fomento ao transporte ferroviário, depende de criar as condições para que a iniciativa privada o faça. Os percalços que a prorrogação das concessões ferroviárias vem enfrentando junto aos órgãos de controle, mostram que não é fácil dar andamento a estes projetos.

Não é de hoje que se tornou corriqueiro barrar projetos de suma importância por meio da retórica da afirmação de princípios. Sem superar estes obstáculos e, literalmente, colocar o Brasil nos trilhos, corremos o risco de seguir no atraso do tabelamento de preços.

**ANDRÉ LUIZ FREIRE – sócio das áreas de Infraestrutura, Transporte e Logística.**

**MARIA VIRGINIA MESQUITA NASSER – associada das áreas de Infraestrutura, Transporte e Logística.**