



USP ESALQ – DIVISÃO DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Estadão

Data: 25/04/2019

Caderno/Link: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/velhos-vicios-na-nova-resolucao-da-antt/>

Assunto: Velhos vícios na nova resolução da ANTT

Velhos vícios na nova resolução da ANTT

Frederico Favacho*

25 de abril de 2019 | 05h00



Frederico Favacho. FOTO: DIVULGAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou neste 24 de abril de 2019 a Resolução 5.842 que atualiza a famigerada Tabela de Frete (Anexo II da Resolução ANTT 5.820, de 30 de maio de 2018), para início de vigência imediata.

A desculpa para a alteração neste momento é o repasse do aumento do preço do diesel, que variou nos pontos de venda entre 4,5% e 5,1%. Ocorre que, nos termos da própria Lei 13.703, em seu artigo 5.º, parágrafo 3.º, o gatilho a disparar uma nova tabela deveria ser a variação do preço do diesel no mercado nacional em valores superiores a 10%.

Quem acompanhou as notícias dos últimos dias sabe que esta medida saiu no calor das ameaças de novo movimento grevista dos caminhoneiros, no aniversário de um ano da greve que paralisou o País em 2018 e ajudou a derrubar o PIB do brasileiro.

Assim como fez naquela ocasião, o governo rapidamente acenou àquela categoria com benefícios envolvendo o controle do preço do diesel e o endurecimento no tabelamento do frete.



Muito já dissemos antes sobre este tema, demonstrando a ineficiência das soluções adotadas pelo governo que sequer tangenciam a causa primeira da insatisfação dos caminhoneiros autônomos, o descompasso entre a oferta de fretes e a demanda por transporte, especialmente na entressafra das principais commodities agrícolas produzidas no Brasil, assim como a péssima situação de trafegabilidade e segurança das estradas e a operação no limite nos portos brasileiros.

Independentemente dessas críticas às soluções adotadas pelo governo para contornar o risco da greve dos caminhoneiros, a Resolução ANTT 5.842 padece de uma grande quantidade de vícios de legalidade que vêm se acumulando desde maio de 2018 e que acabarão por acarretar uma grande judicialização dessa matéria.

Isto porque a Resolução atual altera uma tabela cuja existência e validade já é discutida, seja em razão da sua revogação pela Resolução 5.822, seja por não ter sido recepcionada pela Lei 13.703, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a política de frete mínimo.

Adicionalmente, a decisão atropela o procedimento da própria agência, que recentemente publicou aviso de chamamento para a Audiência Pública nº 2/2019 com o objetivo de estabelecer as regras gerais, a metodologia e os indicadores dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), demonstrando que aquela tabela criada em maio de 2018 e agora alterada, não tem consistência metodológica.

A própria ANTT já havia encomendado à Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Esalq, da Universidade de São Paulo, estudo para embasar a criação de uma tabela de frete minimamente aceitável para os embarcadores.

Como se vê, o governo insiste em tratar o assunto dos caminhoneiros autônomos de forma leviana e rasa, com remédios que a história da economia mundial e nacional demonstraram ser ineficientes e ineficazes, criando novos problemas que em algum momento no futuro acabarão por também refletir na economia do País.

***Frederico Favacho é sócio do Mattos Engelberg Advogados**

