

Piracicaba, 6 de setembro de 2018

## Impactos do tabelamento do frete para consumidores de trigo e derivados no Brasil

Lucilio Rogerio Aparecido Alves<sup>1</sup>  
Geraldo Sant'Ana de Camargo Barros<sup>2</sup>

Desde a paralisação dos caminhoneiros no mês de maio de 2018, as negociações nas diferentes cadeias produtivas passaram a ter um ritmo mais lento. Contratos a termo parecem ter sido os mais impactados, diante das incertezas sobre a possibilidade de cumprimento em períodos futuros por causa das incertezas quanto ao custo de frete. Nem mesmo a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que “Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”, amenizou estas incertezas. Nesta semana, o Governo divulgou uma nova tabela de fretes, devido aos aumentos do preço do óleo diesel nas refinarias na semana passada, os quais já chegaram aos consumidores.

Um ponto importante é saber o quanto as alterações impactarão nos custos de produção e, conseqüentemente, nos preços aos consumidores. Ao tratar de impactos ao longo da cadeia do trigo, chegando até aos consumidores, há notícias apontando para aumentos de 3% a 10% nos preços de farinha no atacado e nos preços pão do francês ao consumidor final.

Para melhor elucidar este aspecto, inicialmente descreve-se o fluxo de transações na cadeia produtiva do trigo, representado na figura abaixo. A oferta de trigo inicia com a produção agrícola. Esta produção se direciona para unidades de armazenamento, para o primeiro processamento, que se refere à limpeza e à secagem. Geralmente esta atividade é de responsabilidade de cooperativas, cerealistas e *tradings companies*. Estes agentes tendem a adquirir o trigo do produtor (preço de balcão) e, a seguir, o revendem para exportação ou para esmagamento pelos moinhos para consumo interno. Nessa etapa forma-se o preço do trigo no atacado ou disponível – uma negociação entre empresas.

Para atendimento do esmagamento interno, os moinhos podem adquirir o produto doméstico e/ou realizar importações. No período de 2013 a 2018, 47% da oferta interna foi oriunda da produção interna e 53%, da importação.

Após o esmagamento, haverá oferta de diversos tipos de farinha, além de farelos e germe. Também há possibilidade de importações. As farinhas terão como destino os mercados interno e externo. No mercado interno, as vendas tendem a ser realizadas ao mercado de atacado, direcionando-se posteriormente ao mercado varejista ou mesmo diretamente para as produções de pães e outros derivados. Aqui, o objetivo é analisar especificamente o destino da farinha para pão francês.

Para analisar o impacto do tabelamento de fretes na cadeia produtiva do trigo, em meados de agosto a Abitrigo (Associação Brasileira da Indústria do Trigo) aplicou um questionário junto a moinhos de trigo, visando ao entendimento de:

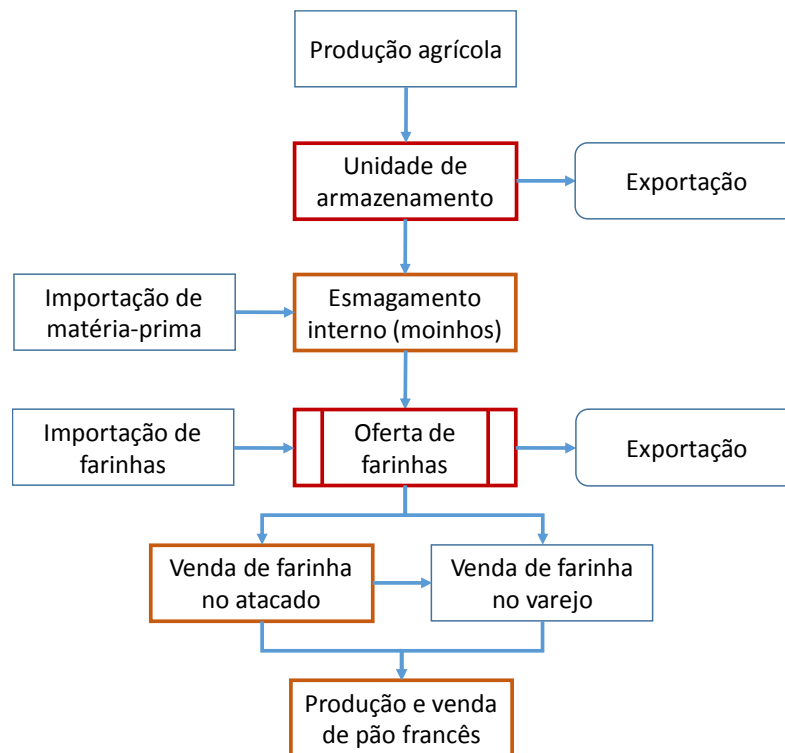
---

<sup>1</sup> Professor do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Esalq-USP. Pesquisador responsável pelas Equipes de Grãos, Fibras e Raízes do Cepea.

<sup>2</sup> Coordenador Científico do Cepea-Esalq/USP.

Piracicaba, 6 de setembro de 2018

- a) Representatividade do custo com transporte na compra do trigo em grão, posto no moinho (CIF – Custos, Seguros e Fretes) sobre o custo total da matéria-prima;
- b) Representatividade do custo com transporte no custo da farinha para entregas para pré-mistura de pão francês e de farinha para panificação no comprador (CIF – Custos, Seguros e Fretes).



**Figura 1.** Fluxo de transações da cadeia produtiva do trigo

Fonte: Cepea.

Os dados foram obtidos para 2017 e o primeiro semestre de 2018, e foi solicitado para que os respondentes calculassem o impacto sobre os custos do grão e da farinha decorrente do tabelamento de fretes. As respostas deveriam indicar quantos pontos percentuais a participação do custo de transporte no custo do trigo e da farinha deveria aumentar em por causa do tabelamento do frete. Foram obtidas respostas de 10 grandes empresas, envolvendo 13 unidades industriais das regiões Sudeste e Sul do Brasil. Os dados obtidos mostraram que, em média, o custo com transporte da matéria-prima deve passar a ter uma representatividade 3,15 pontos percentuais a mais em relação ao custo de 2017 e 2018, o representa um acréscimo de 3,48% ao custo total do trigo. Já as farinhas de trigo devem passar a ter uma participação de 7,33 pontos percentuais a mais com o tabelamento, comparativamente a 2017 e 2018, elevando o custo total da farinha em 9,02%.

Visando entender as relações entre os preços do trigo e da farinha nos diferentes níveis de mercado da cadeia do trigo, o Cepea/ESALQ-USP teve como foco preços para São Paulo, considerando valores mensais para o período de jan/12 a jul/18 de seu banco de dados. Primeiro, buscou-se identificar a relação estatística entre preços do trigo em São Paulo com os preços de diferentes origens. A análise

Piracicaba, 6 de setembro de 2018

envolveu procedimentos estatísticos dinâmicos, considerando que as variações de preços em um nível de mercado (produtor, por exemplo) podem ser transmitidas a um outro nível (atacado, por exemplo) durante um certo período de tempo (algumas semanas ou alguns meses), ou seja, em geral a totalidade da transmissão não se dá instantaneamente.

Caso a totalidade de acréscimo de custo total do trigo (3,48%) paranaenses e argentino for repassado aos compradores de São Paulo, para o produto posto moinho, haveria um acréscimo de 3,47% no custo do trigo em São Paulo já após dois meses.

Em seguida, foi avaliada a relação do preço da farinha para panificação, no atacado, e o preço do trigo em São Paulo. Nesta etapa, além da aquisição da matéria-prima com custo 3,47% maior, devido ao frete, haveria um acréscimo de 9,02% no custo, devido ao transporte da farinha entre o moinho e o segmento atacadista. A modelagem apontou que o custo da farinha para panificação, no atacado, no acumulado dos dois meses seguintes, passaria a ser 6,6% superior ao contexto original em que não haveria o tabelamento. Entretanto, no acumulado de doze meses haveria um choque positivo de 13,32% no custo total da farinha no atacado.

Esta farinha de trigo, agora, seria direcionada para a produção de pães – caso da farinha para panificação. Considerando a hipótese de que os compradores iriam adquirir e embarcar a farinha no atacado, avaliou-se qual seria o impacto sobre o pão francês, em nível de varejo, cuja base foi obtida no IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), conforme disponibilização pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

A modelagem indicou que haveria uma dependência do preço contemporâneo do pão francês com seus próprios preços de até três períodos anteriores. Também haveria impacto de preços da farinha para panificação com até um mês de defasagem. A compra da farinha considerando os maiores custos com frete da matéria-prima e também no transporte da farinha ao atacado, geraria um impacto de 4,02% sobre o preço do pão francês após dois meses. Entretanto, se estes custos se mantivessem estáveis, haveria uma retroalimentação no sistema por até treze anos seguidos. No acumulado de doze meses, o impacto sobre o pão francês seria de 13,67%. Após três anos, o aumento de preços no varejo seria de 29,2%. Isso ilustra o impacto inflacionário potencial de aumentos no preço do pão francês.

Em suma, o que se observa é que os impactos de maior custo com o transporte da matéria-prima são repassados rapidamente e integralmente para o comprador. Já sobre a farinha de trigo, coproduto do esmagamento de trigo, os impactos do maior custo da matéria-prima e do transporte para o atacado são mais que proporcionais. Para manter a margem, estes custos são claramente repassados para mercado varejista e apresentam impactos expressivos e retroalimentados ao sistema. Isto indica, no final, que quem arcará com o maior custo do transporte é o consumidor final. Entretanto, espera-se que os preços ao produtor agrícola também sejam pressionados, devido ao menor poder de negociação junto aos demais elos da cadeia produtiva. Assim, as duas pontas da cadeia produtiva devem ser os mais impactados de aumentos de custos com transporte: produtor e consumidor final.