

# Carga pesada

O governo aumenta os juros do Finame e complica a vida das empresas e transportadoras, que precisam recorrer a consórcios e refinancimentos para renovar a frota de caminhões

16/04/2015 19:00 // Por: Luiz Gustavo Pacete

Imprimir:

Compartilhe:



Ronald Macedo, da Rodobens Consórcios: "O Finame continua atrativo, mas agora está próximo aos padrões normais de mercado" ( foto: Rodrigo Dionisio/Frame)

O empresário José Ramalho, fundador do grupo Ramassol, fabricante de esquadrias metálicas no interior paulista, vive um dilema. Dono de 15 caminhões, ele precisa contratar mensalmente 35 carreteiros para complementar sua frota, mas com a alta dos combustíveis e do frete, que fizeram seus gastos crescer, em média, 15% talvez seja a hora de repensar a estratégia. À primeira vista, a solução seria reduzir a dependência dos serviços terceirizados, mediante a compra de veículos novos. No entanto, está mais caro obter um financiamento desde que o governo elevou os juros do Finame, programa do BNDES que subsidia o crédito para a compra de máquinas e caminhões, em dezembro do ano passado.

“Ao mesmo tempo em que preciso aumentar a frota, ficou menos vantajoso financiar”, diz Ramalho. A saída foi procurar um consórcio, mecanismo que Ramalho utilizava até dois anos atrás, antes de aderir ao Finame. Em janeiro, ele entrou em um grupo para adquirir seis veículos, num total de R\$ 2,5 milhões, e espera recebê-los em até três anos. A encruzilhada em que Ramalho se encontra ilustra os problemas enfrentados pelo setor de transporte de carga. Nos últimos anos, o financiamento de veículos pesados viveu uma forte expansão patrocinada pelo BNDES, que chegou a subsidiar R\$ 29 bilhões anuais.

No entanto, com o cenário econômico mais desafiador, o Finame se tornou um dos alvos dos ajustes promovidos pelo governo. **Os juros, que chegaram a ficar em torno de 6% ao ano, subiram para 9%, e o valor total do bem**

**financiado caiu de 100% para 80%.** Sem as facilidades para adquirir seu principal instrumento de trabalho, os caminhoneiros e transportadoras chegaram a pedir a prorrogação do pagamento de suas dívidas, durante as paralisações do início de março. Outra consequência da mudança no Finame foi a queda das vendas de caminhões. Em 2014, houve recuo de 11,3% no número de unidades comercializadas.

O impacto não fica restrito às montadoras e seus clientes. Com a queda no volume repassado pelo BNDES — que corresponde a 90% das carteiras voltadas para o setor de caminhões —, o risco da inadimplência e a retração da demanda, o setor bancário pisou no freio, restringindo o crédito. “Os riscos dessas operações ficam com os bancos”, afirma João Augusto Sales, analista da Lopes Filho Associados. De acordo com a consultoria, deve haver uma redução média de 10% nas carteiras de crédito dos bancos neste ano. Os números de 2014 sugerem que essa é, de fato, uma tendência.

No ano passado, o Banco Mercedes-Benz deu adeus ao crescimento de dois dígitos ao registrar uma alta de 1,8% em sua carteira, avaliada em R\$ 5,8 bilhões. “O mercado ainda está digerindo as mudanças no Finame”, diz Angel Martinez, diretor-comercial da instituição. Já o Banco Volkswagen teve um crescimento de apenas 2,1%, em sua carteira de R\$ 10,1 bilhões. “É consequência do esfriamento dos negócios em 2014”, diz Décio Carbonari de Almeida, presidente da instituição. “O Finame foi bom para os grandes transportadores de carga, mas não para os pequenos, que agora não conseguem quitar seus financiamentos.”

Não é à toa que a inadimplência da instituição tenha subido de 2% para 3%, abaixo, é certo, do patamar de 6% registrado durante a crise de 2009, mas preocupante. Os bancos de varejo também sentiram o baque em 2014. O Bradesco, que dispõe de uma carteira de R\$ 9 bilhões para caminhões, teve queda de 16% em novas operações. Rui Pereira Rosa, superintendente executivo do banco, atribui a retração a eventos, como Copa do Mundo e as eleições, além, é claro, das mudanças do Finame. “Em 2015, a situação deve continuar igual: os clientes estão mais cautelosos em relação a assumir novos compromissos”, diz.

O fato é que o endividamento dos caminhoneiros e o crédito mais seletivo dos bancos privados vêm beneficiando as financeiras que oferecem alternativas. A Rodobens, de São José do Rio Preto (SP), que administra uma carteira de consórcios avaliada em R\$ 688 milhões, obteve crescimento de 2,5% nessas operações, no ano passado, e registra um avanço de 12% nos três primeiros meses de 2015. “O Finame tinha uma taxa muito atrativa, que continua sendo boa, mas está mais próxima aos padrões reais”, diz Ronald Macedo Torres, diretor da Rodobens Consórcios.

“Com isso, o consórcio passou a ser mais vantajoso.” O refinanciamento de caminhões também tem sido bastante procurado. A Omni Financeira viu as renegociações de dívidas crescerem 10% no ano passado. De um montante de R\$ 275 milhões destinadas ao financiamento de caminhões, 24% dos recursos envolvem refinanciamentos. “Com a ajuda do Finame, o caminhoneiro trocou de veículo e movimentou a cadeia”, diz Tadeu Silva, vice-presidente da Omni Financeira. “Agora as vendas estão caindo e a economia está parada, e ele precisa de uma saída para aliviar a carga.”