



TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS NO BRASIL

CENÁRIO ATUAL E FUTURO DO SETOR



SETEMBRO | 2016



TRIÊNIO 2014-2016

DIRETORIA

José Hélio Fernandes | Presidente
Urubatan Helou | Vice-Presidente
Vander Francisco Costa | Vice-Presidente de Transporte
Antonio de Oliveira Ferreira | Vice-Presidente de Logística
Francisco Pelucio | Diretor Financeiro
Romeu Natal Panzan | Diretor
Antonio Pereira de Siqueira | Diretor
Irani Bertolini | Diretor

CONSELHO FISCAL

Antonio Luiz Leite
Baldomero Taques Neto
Jacinto Souza dos Santos Jr.
José Antonio Fiorot
Oswaldo Dias de Castro

VICE-PRESIDENTES REGIONAIS

Antonio Pereira de Siqueira • BA
Eduardo Ferreira Rebuzzi • RJ
Flávio Benatti • SP
Irani Bertolini • Região Norte
José Antonio Fiorot • ES
Pedro José de Oliveira Lopes • SC
Sérgio Malucelli • PA
Vander Francisco Costa • MG

VICE-PRESIDENTES EXTRAORDINÁRIOS

Ademir Pozzani | Relações Internacionais
Aldo Fernando Klein Nunes | Gestão de Qualidade
Roberto Mira | Segurança
Sergio Gonçalves Neto | Responsabilidade Social

São Paulo - Sede Rua Orlando Monteiro, nº 1 (Antiga Rua da Gávea, nº 1390) Vila Maria • São Paulo/SP CEP 02121-020 Tel. 11 2632.1500

Brasília - Subsede SAS - Quadra 1 • Lotes 1/A Bloco J • Torre A • 7º Andar Brasília/DF • CEP 70070-010 Tel. 61 3322.3133 Tel. 61 3226.5569

FGV PROJETOS

Cesar Cunha Campos | Diretor
Ricardo Simonsen | Diretor Técnico
Antônio Carlos Kfoury Aidar | Diretor de Controle
Francisco Eduardo Torres de Sá | Diretor de Qualidade
Sidnei Gonzalez | Diretor de Mercado
Carlos Augusto Costa | Diretor-Adjunto de Mercado
José Bento Carlos Amaral | Diretor-Adjunto de Mercado

EQUIPE TÉCNICA

Manoel de Andrade e Silva Reis | Coordenador
Evandro Jacóia Faulin | Leonardo Boscolo C. Barbosa |
Guilherme de Oliveira Kater | Bruno Teodoro Oliva |
Denise Piha | Andrea da Motta Calvo | Especialistas

EDITORIAL

Manuela Fantinato | Coordenação Editorial
Talita Marçal | Produção Editorial
Patricia Werner | Coordenação de Design
Mirella Toledo | Projeto Gráfico e Diagramação

Fotos: <http://www.shutterstock.com>

AGRADECIMENTOS

O desenvolvimento deste estudo contou com a importante contribuição de diversos membros da cadeia farmacêutica e, em particular, com a imprescindível colaboração de José Antonio Prado, consultor na área farmacêutica e de Nelson Libbos, consultor na área de saúde, que além de contribuir com seus conhecimentos, concedeu entrevista que consta desta publicação.

A todos a FGV apresenta seus agradecimentos.

Os membros da cadeia farmacêutica que contribuíram são:

ASSOCIAÇÕES

- NTC & Logística
- Sindusfarma

TRANSPORTADORAS

- Ativa Logística
- Atlas Transportes e Logística
- Expresso Jundiaí
- Linex - Tecnologia e Transporte
- Luft Logistics
- RV Ímola
- Shuttle

Durante o desenvolvimento deste estudo as empresas Expresso Jundiaí e Atlas Transportes e Logística foram adquiridas pela FEMSA Logística, que também contribuiu com o estudo.

LABORATÓRIOS

- Bayer
- EMS
- Eurofarma
- Hypermarcas
- Medley
- Novartis
- Pfizer
- Sanofi

REDES DE FARMÁCIA

- Drogasil
- Drogaria São Paulo
- Pague Menos

DISTRIBUIDORAS DE MEDICAMENTOS

- Panpharma

CORRETORAS DE SEGURO

- Disconal Corretora de Seguros
- Grupo Apisul



EDITORIAL

Realizado pela FGV Projetos para a NTC & Logística, este estudo apresenta uma importante radiografia do setor de transporte de medicamentos no Brasil, que teve a contribuição de membros de toda a cadeia farmacêutica. Trata-se de uma iniciativa da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Farmacêuticos da NTC (CTFARMA).

Nesta publicação estão sistematizados o impacto das mudanças no setor, seu atual cenário competitivo e suas perspectivas. O estudo deixa clara a relevância do setor farmacêutico para o país e sua representatividade internacional. Mostra também as transformações expressivas vivenciadas nos últimos anos pelo transporte de medicamentos no país e aponta a necessidade de ampliar e aperfeiçoar o relacionamento entre os diversos atores da cadeia farmacêutica. Em 2015, segundo estimativa da Fundação Getúlio Vargas, a indústria de fármacos gastou R\$ 765 milhões com o transporte de medicamentos, tendo gerado, em contrapartida, mais de 18 mil empregos diretos e indiretos.

Uma das principais dificuldades para o avanço do transporte de medicamentos no país, sobretudo no que se refere à logística, é a deficiência da infraestrutura de transportes. Apesar desse fato, os investimentos federais na área são fortemente decrescentes. Em 1975, 1,84% do PIB era destinado à infraestrutura de transportes, ao passo que em 2014 esse valor foi reduzido para 0,29%.

Além disso, a infraestrutura logística brasileira apresenta disparidades regionais que tornam muito precário o acesso a certas regiões, como é o caso do Norte e do Nordeste. Isso prejudica a qualidade dos medicamentos, uma vez que os produtos demoram mais para serem transportados e, conseqüentemente, ficam expostos por mais tempo às condições do transporte, que podem incluir a suscetibilidade a temperaturas

mais elevadas e, portanto, inadequadas para a preservação da carga, o que pode provocar instabilidades no princípio ativo do remédio e o comprometimento de sua eficácia.

A ausência de precisão dos regulamentos quanto ao transporte de medicamentos e a incapacidade de uma fiscalização mais rígida e abrangente por parte dos órgãos oficiais constituem outros agravantes dessa conjuntura. Outro ponto crítico é a imprecisão na caracterização dos tipos de veículos necessários para o transporte de medicamentos a longas distâncias. Nessa situação específica, por exemplo, são inadequados os veículos isotérmicos, na medida em que eles mantêm a temperatura por tempo limitado e também retêm calor, o que pode ser prejudicial ao medicamento. Assim, para distâncias maiores, a solução ideal é a utilização de veículos refrigerados.

A falta de um piso salarial adequado para os operadores de veículos constitui outro fator sensível para o setor, visto que contribui para o emprego de mão de obra despreparada para o serviço. Apesar disso, é pertinente fazer a ressalva de que os gastos com pessoal em transportadoras de medicamentos cresceram de 26% para 32% dos gastos totais, conforme pesquisa realizada para este estudo com empresas do ramo. Isso representa um aumento de 6% em relação à receita líquida dessas empresas, enquanto as demais despesas cresceram 3%.

Além disso, foi possível levantar que as empresas de transporte de medicamentos participantes da pesquisa para este estudo possuem uma frota com idade média de seis anos, contra dez anos no mercado geral de transportadoras e 17 anos para o caso de caminhoneiros autônomos. Assim, embora os dados demonstrem que a frota das empresas em questão está sendo reposta de forma adequada, isso não necessariamente acontece com os veículos mais indicados. Frente a esse panorama, é pertinente lembrar que

as transportadoras de medicamentos estão sujeitas a uma legislação que suscita a necessidade de investimentos específicos em qualificação de pessoal, equipamentos e infraestrutura, o que torna o transporte de carga farmacêutica mais custoso.

Em termos de cenários e caminhos futuros para a cadeia farmacêutica, esta publicação procurou realçar os desafios colocados pelo setor público, principalmente, devido às regulamentações, em especial, aquelas voltadas para os transportadores. Este estudo buscou igualmente enfatizar as necessidades de maior integração e diálogo entre os diferentes elos da cadeia farmacêutica, o impacto das possíveis mudanças na legislação tanto no que se refere à qualidade dos serviços prestados quanto às finanças das transportadoras e à sua estrutura competitiva.

Como método de trabalho para este estudo, além de extensa pesquisa e ampla consulta a bases estatísticas disponibilizadas publicamente, foram realizadas mais de 20 entrevistas com diferentes instituições que integram toda a cadeia de transporte de medicamentos, sendo duas associações do setor, sete transportadoras, oito laboratórios farmacêuticos, três redes de farmácias, um distribuidor de medicamentos e duas corretoras de seguros. Em paralelo, foi feita uma entrevista com o consultor e executivo da área farmacêutica Nelson Libbos, disponibilizada no início desta publicação, com o objetivo de ambientar o leitor nas nuances e particularidades do contexto nacional de transporte de medicamentos.







APRESENTAÇÃO NTC

Fundada em 1963, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) é entidade de classe, sem fins lucrativos, que representa mais de 3.500 companhias no Brasil e em países da América do Sul.

Líder de um sistema de representação, além das empresas especializadas em transporte rodoviário de cargas, majoritárias em seu quadro social, a NTC congrega operadores logísticos, embarcadores de cargas, fornecedores de produtos e serviços voltados para o setor. Também reúne mais de oitenta entidades patronais de representação classista, dentre as quais diversas federações, sindicatos e associações civis.

Para oferecer mais subsídios para seus associados no que tange ao maior desenvolvimento do mercado de transportes, a associação conta com um importante departamento formado por engenheiros, economistas, advogados, administradores e especialistas em comunicação social, capazes de conduzir estudos caracterizados por incontestável apuro técnico.

Dispõe ainda de setores especializados no transporte de cargas internacionais, produtos perigosos, segurança patrimonial, assuntos de natureza jurídica e muitos outros, possibilitando assim a existência de câmaras empresariais voltadas para o estudo e a busca permanente de soluções para assuntos específicos.

Em razão da grande abrangência geográfica de seu quadro associativo, a NTC desenvolveu

um sistema de comunicação que envolve mídia impressa, eventos presenciais e atividades remotas via portal na Internet, boletim online e um canal de WEB TV.

Sediada na cidade de São Paulo, mantém escritórios em Brasília, onde dispõe de assessoria capaz de acompanhar detidamente os trâmites de todos os assuntos de interesse do setor nas esferas federais.

A Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) conta com 12 câmaras técnicas, sendo uma delas a Câmara Técnica de Transporte de Produtos Farmacêuticos (CTFARMA). Esta câmara tem como objetivo promover discussões e estudos relativos ao transporte de produtos farmacêuticos, visando a subsidiar as decisões da entidade e a orientar seus associados, buscando soluções com órgãos de controle da especialidade.

Dentro desse contexto, a CTFARMA solicitou à FGV Projetos um estudo sobre O Impacto das Condições de Mercado sobre o Desempenho das Empresas de Transporte de Produtos Farmacêuticos, cujos resultados são apresentados nesta publicação.

Este é um trabalho pioneiro que deverá trazer benefícios substanciais para o setor, por permitir uma compreensão mais completa dos problemas associados ao transporte de produtos farmacêuticos, por parte de todos os membros da cadeia.



Nesta entrevista, Nelson Libbos aborda o cenário do setor farmacêutico nacional, apontando avanços, desafios e perspectivas, sobretudo, no que concerne ao transporte de medicamentos. Nelson Libbos é consultor de empresas para a área de saúde, tendo sido presidente de seis das maiores companhias farmacêuticas no Brasil. Foi diretor de entidades como Federação Brasileira da Indústria Farmacêutica (FEBRAFARMA), Associação da Indústria Farmacêutica de Pesquisa (INTERFARMA), Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos no Estado de São Paulo (SINDUSFARMA) e Associação Brasileira da Indústria de Medicamentos Isentos de Prescrição (ABIMIP).

ENTREVISTA

O MEDICAMENTO VENDIDO NA FARMÁCIA DEVE TER A MESMA QUALIDADE QUE APRESENTAVA AO SAIR DA FÁBRICA

QUAL A SUA VISÃO SOBRE O SETOR FARMACÊUTICO HOJE NO BRASIL?

NELSON LIBBOS: O setor farmacêutico brasileiro é um setor pujante, com um mercado interno que corresponde ao sexto ou sétimo mercado mundial, dependendo da taxa de câmbio. O grande divisor de águas do setor foi a criação da ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), em 1999, que elevou os patamares da qualidade na produção de medicamentos, o que fez com que o Brasil começasse a ser respeitado internacionalmente. Há casos de fábricas que foram aprovadas pelo FDE (Federal Drug Enforcement Agency), dos Estados Unidos, e que a ANVISA reprovou e detalhou os motivos pelos quais fez isso. A implementação da Lei de Patente e a regulamentação dos genéricos foram feitas no mais alto patamar das legislações existentes ao redor do mundo. Atualmente, um genérico produzido no país tem os mesmos padrões de qualidade utilizados pelos órgãos reguladores da Europa ou dos Estados Unidos.

As plantas farmacêuticas hoje no Brasil, nacionais e multinacionais, são de nível muito bom. O que falta é um controle maior na ponta final da cadeia. O país tem aproximadamente 70 mil pontos de venda onde não há uma inspeção adequada. O governo parte do princípio de que é suficiente controlar cerca de 70 laboratórios, responsáveis por 80% da produção, mas quando se trata de medicamento não se pode descuidar da qualidade. Não podemos dizer para um indivíduo tomar um medicamento de melhor ou de pior qualidade, pois estamos falando de vidas humanas. O mesmo padrão de qualidade deve ser observado em todos os produtos.

O mercado farmacêutico evoluiu bastante e, do ponto de vista regulatório, o Brasil é reconhecido como um mercado próximo do europeu e do canadense no que diz respeito à fabricação e ao registro de produtos. Por outro lado, temos que lembrar que somos um país continental, o que impõe grandes desafios à distribuição desses medicamentos.

QUAL A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA PARA O SETOR FARMACÊUTICO?

NL: Considerando o tamanho do Brasil, acredito que ainda não houve uma regulamentação adequada do transporte de medicamentos e essa é a incongruência do setor. Ou seja, nos certificamos dos processos de registro do produto, controlamos a qualidade da matéria-prima que a indústria importa, nos certificamos do processo de produção, mas não temos o mesmo nível de controle sobre o produto final enviado para as farmácias. Quando falamos que a indústria fabricou e vendeu para uma rede varejista, temos que saber que o distribuidor que está localizado em São Paulo (onde está 80% da indústria) deverá mandar esse medicamento para todos os cantos do país. Essa logística do setor farmacêutico não está tão bem regulada quanto às outras etapas da cadeia. É difícil controlar 70 mil pontos de venda, mas o varejo precisa sentir que há controle dos órgãos reguladores. A fiscalização dos pontos de venda é de responsabilidade dos estados e municípios, mas os órgãos estaduais não têm braço para isso.

Como somos um país tropical continental, há situações em que a mercadoria permanece dentro do caminhão por quatro ou cinco dias, ex-

posta a temperaturas superiores a 50 graus. Isso faz com que haja uma degradação do princípio ativo que há naquele produto, o que leva à redução ou à perda da eficácia do medicamento.

Segundo a região em que o medicamento será comercializado, existe um critério de classificação e controle para assegurar a estabilidade dos produtos. O Brasil, por exemplo, é zona 4 (zona dos trópicos). Sendo assim, para um produto desenvolvido nos Estados Unidos ser fabricado e comercializado no país, a indústria deverá respeitar critérios de produção específicos, pois o medicamento poderá estar submetido às temperaturas médias brasileiras, que variam de 28 a 32 graus. Frente a essa dinâmica, de que adianta tanto controle se depois os medicamentos são submetidos a temperaturas superiores às recomendadas?

Há o risco também, após a entrega da mercadoria pelo distribuidor, de o produto não ser armazenado em condições adequadas, levando mais uma vez ao risco de degradação do medicamento. Dessa forma, compramos um produto de uma grande companhia, que cumpriu com todos os seus requisitos de qualidade de produção, mas que não possui a mesma eficiência que apresentava quando saiu da fábrica. Nesse ponto, é pertinente perguntar: a culpa é da indústria farmacêutica? Não necessariamente, mas é ela que vai responder caso alguém faça a acusação de que o produto não está com a qualidade adequada.

E é função do Estado exercer essa fiscalização. Diante do risco da venda de um medicamento de qualidade inadequada, todos nós saímos perdendo: estamos aplicando o que há de melhor no mundo em controle da produção, importação e transporte da matéria-prima e estamos utilizando os melhores processos na fabricação e no controle da qualidade dos medicamentos. No entanto, quando o produto passa pela porta da fábrica, perdemos o controle. Como consequência, quem paga por isso é o consumidor final.

Costumo dizer que a fiscalização da produção não deveria ser de responsabilidade dos Estados e, como ocorre algumas vezes, dos municípios. Deveria ser dos órgãos federais. Imaginemos um pequeno município onde se instalou uma grande companhia. Essa empresa dominou a mão de obra local e possui relevância significativa para a economia municipal. O rigor da fiscalização pode apresentar critérios diferentes de uma inspeção feita em São Paulo. Então, infelizmente nós não utilizamos uma régua igual para as inspeções estaduais. A inspeção em São Paulo talvez seja mais rigorosa do que em alguns outros lugares do Brasil.

O que vemos também são regulações estaduais conflitantes. É possível ver no Nordeste, por exemplo, uma farmácia com mandado de segurança que a permite vender alimentos. Já em São Paulo não há esse tipo de situação.

Hoje em dia existe uma preocupação grande da ANVISA com a rastreabilidade do produto, quando deveriam estar mais preocupados com a qualidade dos medicamentos em toda a cadeia. A rastreabilidade é muito importante, mas há que se regular melhor a logística dos medicamentos, que também é parte da rastreabilidade.

O Brasil precisa estabelecer novos patamares para a logística, em termos de controle da qualidade da carga específica que está sendo transportada.

QUAL A RESPONSABILIDADE DA INDÚSTRIA FARMACÊUTICA NESTE PROCESSO?

NL: As farmacêuticas têm um controle grande sobre os produtos de cadeia fria (que não podem estar submetidos a temperaturas superiores a 8 graus). A indústria armazena o medicamento adequadamente e exige que o transporte seja feito da mesma maneira. O problema é que o controle da indústria não chega ao varejo. Se cuidamos da etapa da

produção, alguém tem que cuidar da etapa de transporte e armazenagem, pelo menos por meio de amostragem.

Existe uma forte regulação e controle sobre as redes e distribuidoras, mas nas farmácias a inspeção é de responsabilidade do município, ou seja, as réguas são diferentes. Mais uma vez, é errado que as inspeções das fábricas sejam feitas pelos estados e municípios, as quais deveriam ser de responsabilidade do órgão regulador (ANVISA), pois, assim, garantiríamos a aplicação dos mesmos critérios a todas as fábricas.

“O BRASIL PRECISA ESTABELECEER NOVOS PATAMARES PARA A LOGÍSTICA, EM TERMOS DE CONTROLE DA QUALIDADE DA CARGA ESPECÍFICA QUE ESTÁ SENDO TRANSPORTADA”

COMO ERA A VISÃO DOS LABORATÓRIOS FARMACÊUTICOS SOBRE O TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS E COMO ESTA PERCEPÇÃO ESTÁ EVOLUINDO?

NL: Sob a ótica da qualidade do produto, a indústria faz tudo para garantir que a produção e o armazenamento respeitem as condições preestabelecidas. Sob o ponto de vista econômico, o transporte é um item de custo relevante, pois o preço final do medicamento é controlado e deve ser o mesmo em todo o Brasil.

Em um país enorme como o nosso, considerando os custos de fretes diferentes e as distâncias distintas, as margens variam bastante. Mas acho que este conceito está correto: fornecer o medicamento pelo mesmo preço para todos os consumidores do Brasil.

O AUMENTO DA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE, CONFORME TEM SIDO DEFENDIDO, AMPLIA OS CUSTOS E PRESSIONA AS MARGENS?

NL: Temos que aumentar a regulação, mesmo que signifique elevação de custos, para garantir a qualidade do produto nas farmácias e hospitais. Qual custo é melhor para o governo: tratar um hipertenso com o medicamento adequado ou fazer de conta que estamos entregando um produto que funciona, correndo o risco de esse paciente tornar-se um renal crônico e ir para o sistema público de saúde, que está sobrecarregado? Não há almoço grátis.

QUAL O POSICIONAMENTO DOS TRANSPORTADORES E COMO ELES PERCEBEM A REGULAÇÃO?

NL: Não sei dizer qual a visão do setor como um todo, mas posso dizer que muitas transportadoras estão quebrando, e isso não é um problema estritamente do transporte farmacêutico. Está ligado a fatores como estradas malconservadas, exigência de o caminhoneiro observar períodos de descanso pela legislação, entre outros.

A indústria e os distribuidores incorporam uma série de leis e regras e exigem que os transportadores se adaptem para respeitá-las, sem aumentar o preço do frete. Como consequência, diversas empresas de transportes quebraram. Para não quebrar, o transportador tenta se adaptar às margens mais apertadas. Quem perde com isso, mais uma vez, é o consumidor final, porque não é possível fazer um transporte adequado nessas condições.

Quando a indústria terceiriza o frete, frequentemente está tomando a decisão mais econômica. Hoje se fala bastante sobre compliance. Para poder transportar o produto a empre-

sa de transportes deve respeitar uma série de exigências, mas também deveria existir o compliance na entrega do produto no destino final. É a imagem da indústria que está em jogo se alguém tomar um medicamento e ele não funcionar. Se os requisitos de qualidade necessários não forem cumpridos pelas transportadoras, quem sofrerá as consequências são as indústrias, por seu produto não chegar às mãos dos consumidores em condições adequadas de uso.

Se só tivermos uma visão de custos, com certeza estaremos perdendo a visão da qualidade e é preciso ter um equilíbrio entre ambas, principalmente, neste setor. Serviço barato qualquer um pode fornecer, mas não vai oferecer o melhor serviço.

QUAL O PAPEL ATUAL DA INDÚSTRIA FARMACÊUTICA E DAS REDES DE FARMÁCIAS E DISTRIBUIDORES NA EVOLUÇÃO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS?

NL: Não vejo evolução significativa do ponto de vista da preocupação com a qualidade com que o produto chega ao ponto de venda. A evolução que ocorreu foi somente econômica: buscaram-se ganhos de eficiência por meio de ganhos de economia no transporte e no armazenamento. Frequentemente esses setores dizem, por exemplo, que só recebem determinada mercadoria paletizada, mas ela não saiu paletizada da indústria. É do transportador/operador logístico a responsabilidade de fazer essa operação? Deveria ser de responsabilidade dos dois entes negociadores [indústria e rede de farmácia/distribuidor].

Redes e indústrias conversam de igual para igual, mas se o transportador não fizer o que a rede exige, ela possivelmente vai contatar a indústria para informar que determinada transportadora presta um péssimo serviço. Os transportadores são pequenos na cadeia se compa-

rados ao poder das indústrias e redes. O alto nível hierárquico da indústria e os altos executivos das redes precisam atentar para a importância do transporte e do armazenamento dos medicamentos. Creio que ainda não existe uma consciência tão ampla quanto a isso.

DENTRO DESSE CONTEXTO, O QUE OS TRANSPORTADORES DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS ESTÃO FAZENDO PARA MELHORAR O DESEMPENHO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO?

NL: Para responder a essa pergunta basta olharmos para o número de transportadores que quebraram nos últimos anos. Como foi dito anteriormente, os transportadores são pequenos para brigar com os grandes (indústria, redes de farmácia e distribuidores). Então, vão absorvendo os custos dos serviços exigidos, sem a possibilidade de repassá-los, até o limite em que a empresa quebra. Nesse cenário, quase não há espaço para os transportadores melhorarem o desempenho da cadeia.

O histórico do setor tem mostrado que as transportadoras estão passando e ainda vão passar por momentos difíceis. O que pior é que chegaremos a um momento em que o custo do transporte vai estourar no Brasil: quando a oferta for baixa e as transportadoras estabelecerem um preço. O ideal é mantermos a concorrência dentro de um nível de rentabilidade adequado. Quando não temos isso, não temos concorrência, o que leva ao monopólio. Quando existirem poucas transportadoras grandes, elas terão poder para negociar com as indústrias e redes.

EXISTE RISCO DE MONOPÓLIO NO BRASIL?

NL: Acredito que não, pela capilaridade existente no país. Mas, vemos cada vez menos transportadoras, ou seja, o mercado tem menos opções de escolha.



Um problema sério no Brasil é que o frete de ida nem sempre encontra a carga na volta. Assim, temos que cobrar um valor de frete que pague a ida e a volta. Se o Brasil tivesse uma distribuição industrial menos concentrada, teríamos custos de frete menores. E menores ainda se utilizássemos as vias fluviais, ferrovias e a cabotagem.

QUAIS RECOMENDAÇÕES O SENHOR FARIA PARA OS LEGISLADORES QUANTO À CRIAÇÃO E À REFORMULAÇÃO DA LEGISLAÇÃO RELATIVA À ÁREA FARMACÊUTICA?

NL: O órgão regulador deveria discutir de maneira séria com a indústria, distribuidores e redes de farmácias o assunto do transporte para assegurar que o produto chegue ao consumidor com a mesma qualidade que saiu da fábrica, garantindo que ele não sofreu nenhuma degradação devido à exposição a condições

inadequadas. Precisamos ter certeza absoluta de que o consumidor final está recebendo um produto de inteira qualidade, lembrando que nada é de graça. Se exigimos um transporte com determinadas condições, seu custo, logicamente, será mais caro.

“UM PROBLEMA SÉRIO NO BRASIL É QUE O FRETE DE IDA NEM SEMPRE ENCONTRA A CARGA NA VOLTA.”

Nós somos um país em desenvolvimento. O Estado deveria apenas se preocupar em garantir a infraestrutura, em regular e fiscalizar, para que a iniciativa privada faça o resto para o país. Não adianta somente fazer a lei e pressupor que as coisas vão acontecer. Se não houver controle a lei não é implementada.

QUAIS ASPECTOS DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DO PAÍS PREJUDICAM AS OPERAÇÕES DA CADEIA FARMACÊUTICA?

NL: Além do mau estado de conservação da maioria das rodovias, o fato de não termos desenvolvido devidamente outros modais, como o hidroviário e o ferroviário. O Brasil precisa melhorar sua infraestrutura em todos os aspectos. Para isso, deve atrair investimento privado, capital nacional ou externo. Precisamos pôr fim à mentalidade de que o país possui condições de investir sozinho em tudo.

QUAL O IMPACTO DO CUSTO LOGÍSTICO PARA A CADEIA FARMACÊUTICA?

NL: O custo logístico para a cadeia farmacêutica, no que diz respeito ao armazenamento e ao transporte, não ultrapassa 3%. E talvez custe muito pouco para aumentarmos a eficiência da cadeia e garantirmos um produto absolutamente seguro na ponta. Acredito que basta a indústria, os distribuidores, as redes e as transportadoras negociarem a melhoria na qualidade do transporte.

“TALVEZ CUSTE MUITO POUCO PARA AUMENTARMOS A EFICIÊNCIA DA CADEIA E GARANTIRMOS UM PRODUTO ABSOLUTAMENTE SEGURO NA PONTA.”

A regulação do preço dos medicamentos é um fator que atrapalha, pois qualquer aumento de custo resulta na redução das margens, uma vez que não pode ser repassado para o preço. O país perde mais com a ineficácia eventual de um medicamento do que com um custo de 0,5% a mais na cadeia. Considerando que

é possível encontrarmos nas farmácias genéricas com 70% ou 80% de desconto, isso nos faz imaginar que 0,5% de custo adicional na logística não faz diferença substancial na cadeia.

POR QUE A INDÚSTRIA NÃO PREFERE PAGAR MAIS AO TRANSPORTADOR PARA ASSEGURAR QUE SEU MEDICAMENTO CHEGUE AO NORDESTE, POR EXEMPLO, COM A QUALIDADE ADEQUADA?

NL: Porque no modelo atual o controle da indústria acaba quando entrega o produto à rede ou ao distribuidor.

Além disso, este assunto não está sendo tratado, porque ninguém está considerando a real importância dele, nem o impacto que causa. O remédio está relacionado à doença, portanto, seu valor só é percebido na hora em que temos a cura. Além de muitas vezes a indústria farmacêutica ser mal vista, é comum as pessoas dizerem: uma cápsula por esse preço? Não é apenas uma cápsula, pois para chegar às mãos do consumidor ela passou por um longo processo de desenvolvimento e fabricação.

O estudo da FGV mostra o difícil processo que as transportadoras passaram nos últimos anos: paletização, espera em filas, exigência de auxiliar para ajudar na entrega, entre outros. Mesmo com toda a dificuldade, a indústria continuou a pressionar os transportadores pelo preço e as redes/distribuidores pela qualidade de serviço. Teremos problemas, mas quem vai pagar essa conta? Vai custar caro para a indústria, sozinha, montar um novo sistema de distribuição eficiente. Minha recomendação é não esperar o problema explodir. Toda a cadeia deve sentar e discutir como é possível equilibrar esses fatores de maneira produtiva para todo mundo, mas, acima de tudo, assegurando que a qualidade do medicamento que chega ao consumidor seja a mesma de quando o produto saiu da porta da indústria farmacêutica. Essa é a minha maior recomendação.

QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS DO SETOR DE TRANSPORTE DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS TENDO EM VISTA A ATUAL EVOLUÇÃO DO MERCADO?

NL: O maior desafio é justamente trazer para a mesma mesa de discussão todos os agentes da cadeia produtiva.

Somos a oitava economia de medicamentos do mundo – éramos a sexta antes da desvalorização cambial – e existem projeções da Organização Mundial de Saúde que indicam que o Brasil se tornará o quarto maior mercado mundial. Temos que nos antecipar a esses problemas. Temos que ser um mercado de produção, qualidade, distribuição e logística adequadas para que o consumidor final tenha um produto de qualidade. Um medicamento caro é aquele que não temos quando precisamos dele para curar uma doença. Há alguns anos, quando alguém tinha úlcera, era comum passar por uma cirurgia. A indústria farmacêutica descobriu duas drogas revolucionárias e hoje tomamos um medicamento por 14 dias que cicatriza a úlcera. Por isso, eu digo: alguém apareceu para calcular o impacto econômico (cirurgia, interação, ausência do trabalho) dessa descoberta? Não, mas pessoas se queixam de pagar R\$ 58 por 7 comprimidos para a úlcera.

As pessoas não valorizam os avanços trazidos pela indústria farmacêutica, como o tratamento de câncer e contra a hepatite C. As pessoas pensam que é a indústria do lucro, que quer ganhar dinheiro com remédios. Mas se a in-

dústria não ganhar dinheiro ela não consegue investir em pesquisa e, sem pesquisa, nós não teríamos evolução.

“SE A CADEIA SE MOBILIZA E TRAZ O GOVERNO PARA DISCUTIR OS PROBLEMAS ACABAMOS CRIANDO REGRAS MAIS ADEQUADAS”

QUAL ENCAMINHAMENTO O SETOR DE TRANSPORTE DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS DEVE SEGUIR PARA SUPERAR SEUS DESAFIOS?

NL: Compreendo que uma certa especialização por regulação no setor de transportes poderia melhorá-lo ou ser o ponto de partida para separarmos o joio do trigo. Além disso, a indicação de qual tipo de transporte pode ser feito para medicamentos, qual tipo de transportador ou de serviço pode atingir o nível desejado. Novamente, é necessário que a indústria, os transportadores, os distribuidores e as redes ou associações de farmácias discutam a regulação do setor, ou o governo terminará por fazer essa regulação de uma forma que nem sempre é adequada. Sempre preferi reunir os elementos da cadeia com o governo para formular a melhor solução. Se a cadeia se mobiliza e traz o governo para discutir os problemas acabamos criando regras mais adequadas e facilmente implementáveis, com etapas gradativas de aplicação.



CAPÍTULO I

PANORAMA DO SETOR DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS

O processo de globalização definiu um cenário de grandes desafios às empresas brasileiras, caracterizado, entre outros fatores, pelo emprego crescente da tecnologia, pelo aumento na variedade de produtos ofertados e pelo maior nível de exigência dos consumidores. Assim, a necessidade de responder à demanda com rapidez, consistência e flexibilidade, ao menor custo possível, tem reforçado a importância da logística como fator de vantagem competitiva e estratégica. Independentemente do porte da empresa, o planejamento logístico, em um ambiente cada vez mais marcado pela alta concorrência, é fundamental para garantir a rentabilidade do negócio.

O conjunto das atividades relacionadas à logística de carga, que inclui transporte, armazenagem, sistemas de pagamento, além de outros serviços, possui um importante papel no crescimento econômico dos países – em 2012, os custos logísticos representaram 11,5% do PIB e 8,7% da receita líquida das empresas¹. Embora se trate de um processo envolvendo agentes privados, a agenda de políticas públicas deve, necessariamente, incluir projetos nesta área, principalmente, para a melhoria da infraestrutura nacional.

No Brasil, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) priorizou o desenvolvimento da infraestrutura logística, programando aproximadamente R\$ 300 bilhões em investimentos na área, desde seu lançamento em 2007. Já o Programa de Investimentos em Logística (PIL), lançado pelo governo federal em 2012, previu investimentos de R\$ 152,5 bilhões somente em rodovias e ferrovias, na grande maioria com recursos da iniciativa privada.

Esses são números relevantes, na medida em que mostram não apenas o esforço realizado, mas também a necessidade de novos investimentos para que o Brasil possa atingir um desempenho logístico próximo ao de outros países de dimensão territorial comparável, como Estados Unidos, Canadá ou China, ou mesmo de países latino-americanos, como o Chile.

Recentemente, as mudanças nos indicadores da economia brasileira aliadas às deficiências existentes de infraestrutura logística têm provocado um aumento nos custos e prejudicado o resultado das empresas. Na tentativa de reduzir esse impacto, uma das saídas para as empresas tem sido pressionar seus fornecedores de serviço de transporte, renegociando preços e condições de pagamento.

No caso do transporte de medicamentos, essa situação é agravada por características específicas do setor, relacionadas às exigências legais e sanitárias. Além disso, as pressões sobre os custos de transporte advindas do momento econômico e do aumento da concorrência na indústria farmacêutica no Brasil, principalmente, pelo crescimento do mercado de genéricos, têm se somado às deficiências de infraestrutura do país e ao surgimento de novas exigências, tanto do ponto de vista legal como operacional.

O TRANSPORTE DE CARGA NO BRASIL

O Brasil é o quinto maior país do mundo, tanto em termos de extensão territorial, como em termos de população. No caso de países grandes, esses dois fatores, extensão e população, implicam em desafios adicionais quanto ao desenvolvimento de uma infraestrutura de transporte apropriada para garantir o suprimento das atividades produtivas, bem como o escoamento e a distribuição da produção para os mercados interno e externo.

1. ILOS, Instituto de Logística e Supply Chain. Panorama ILOS: Custos Logísticos no Brasil 2014, 2014. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/ilos_2014/analise-de-mercado/relatorios-de-pesquisa/custos-logisticos-no-brasil/>. Acesso em: 12/01/2015.

Historicamente, o transporte no Brasil possui uma grande dependência do modal rodoviário. Alguns fatores contribuem para esse cenário, a começar pelo incentivo governamental desde a década de 1950, em paralelo à implantação da indústria automobilística no país no mesmo período². Assim, tanto a malha rodoviária como a frota de veículos do Brasil encontram-se entre as maiores do mundo, sendo a quarta maior malha rodoviária e a quinta maior frota de veículos.

Um aspecto importante do transporte rodoviário está no fato de ser o mais apropriado para os produtos de maior valor agregado ou perecíveis, inclusive, em longas distâncias³. Esse modal oferece maior frequência, confiabilidade e facilidade para a manipulação de lotes de mercadorias de diversos tamanhos. A inexistência de transbordos intermediários, os quais permitam transporte porta a porta, maior rapidez e embalagens mais simples, leves e baratas em outros modais, favorece a manutenção da concentração do transporte no modal rodoviário no Brasil.

Na mesma linha, o baixo valor de frete rodoviário, comparado aos custos incorridos, ou mesmo, ao valor de frete em outros países, também estimula a alta participação do modal rodoviário na matriz brasileira. Isso ocorre devido, entre outros fatores, ao excesso de oferta de serviços de transporte rodoviário, à baixa qualificação da mão de obra, à concorrência predatória, além da regulamentação e fiscalização deficientes.

Assim, fica claro o viés rodoviário na matriz brasileira, responsável por 61% do volume total transportado no país. O funcionamento eficiente do setor de transporte rodoviário é, portanto, essencial para viabilizar o fluxo contínuo de distribuição de insumos e produtos.

A PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE NO PIB

Como o serviço de transporte é uma atividade intermediária de qualquer cadeia produtiva, responsável pelo deslocamento tanto dos insumos e produtos finais, quanto de trabalhadores, o desenvolvimento do setor de transporte está intimamente ligado ao desempenho da economia e ao crescimento do PIB.

Os serviços de transporte impactam o PIB de forma significativa, contribuindo para a agregação de valor aos produtos brasileiros e importados e, indiretamente, viabilizando a interação com o mercado e a realização de novos negócios. A contribuição do setor de transporte, armazenagem e correios para a formação do PIB em 2015 foi de R\$ 213,2 bilhões (ou 3,61%)⁴.

A variação do PIB de transporte, armazenagem e correios tende a acompanhar a variação do PIB, no entanto, apresenta índice superior ao do país – por exemplo, enquanto o crescimento do PIB do Brasil, em 2014, foi de 0,1%, o do setor de transporte, armazenagem e correios foi de 0,2%; já em 2015, o PIB nacional sofreu uma queda acentuada de -3,8%, enquanto o do transporte, armazenagem e correios caiu menos, registrando -1,7%. Esse melhor desempenho deve-se ao fato de o setor de transporte fornecer um serviço utilizado por todas as cadeias econômicas, beneficiando-se, portanto, da expansão dos outros setores da economia⁵.

O TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS

Uma cadeia de abastecimento é geralmente composta por diversos estágios ligados direta ou indiretamente, incluindo os fornecedores, a indústria, os distribuidores e os transportadores, até o consumidor final. Seu objetivo é disponibilizar os produtos, de acordo com a demanda, no menor prazo e com os menores custos possíveis.

2. REIS, M. A. S. Conceitos sobre Logística e SCM. Material apresentado no curso para a Academia Militar das Agulhas Negras, em maio de 2015.

3. CNT, Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2014: Relatório Gerencial, 2014. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>>. Acesso em: 01/12/2014.

4. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

5. CNT, Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2014: Relatório Gerencial, 2014. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>>. Acesso em: 01/12/2014.

Na cadeia produtiva farmacêutica, o papel da distribuidora farmacêutica consiste em obter os produtos das indústrias nacionais ou internacionais (laboratórios) e distribuir ao comércio varejista (farmácias e drogarias) e a prestadores de serviço (hospitais e clínicas)⁶. O transporte do medicamento da indústria até o distribuidor e entre o distribuidor e o varejista é realizado por frota própria ou por empresas contratadas. Dentre essas empresas contratadas, algumas são operadores logísticos que, além de fazer o transporte, oferecem serviço de armazenagem e gestão dos estoques de terceiros – geralmente, laboratórios e distribuidoras.

Além de contar com o transporte rodoviário, por seu caráter de necessidade, os medicamentos também são transportados por via aérea e fluvial, de maneira a atender às populações

mais distantes do centro industrial do país. Em alguns casos, o transporte de medicamentos pode se dar por meio de uma combinação de modais. Apesar da tendência à especialização no mercado de transporte de cargas, a maioria das empresas transportadoras precisa operar com carga fracionada, inclusive, com a utilização de terceiros e de caminhoneiros autônomos⁷. O alto custo de manutenção da frota e a grande extensão geográfica do país, além de variações na demanda, acima da capacidade operacional, favorecem a contratação de terceiros ou a criação de parcerias locais.

O desafio de transportar medicamentos entre os laboratórios e a rede de distribuição no atacado fica mais evidente quando se considera o fato de que a produção de medicamento é concentrada em alguns poucos municípios, que

O TRANSPORTE NA CADEIA DA INDÚSTRIA FARMACÊUTICA



Fonte: CRF-SP (2013)

6. CRF-SP, Conselho Regional de Farmácia do Estado de São Paulo. Comissão Assessora de Distribuição e Transporte, 2013. Disponível em: <<http://portal.crfsp.org.br/comissoes-assessoras/-/84-assessoras/assessoras/179-comissao-de-distribuicao-e-transportes.html>>. Acesso em: 19/01/2015.

7. Os prestadores de serviço de transporte de carga rodoviário podem ser divididos em três categorias: empresas de transporte com frota própria (os motoristas contratados CLT), motoristas autônomos ou agregados (cujos serviços são contratados por empresas de transporte por meio de contrato) e motoristas terceiros (cujos serviços são contratados de maneira avulsa).

MUNICÍPIOS COM LABORATÓRIOS



MUNICÍPIOS COM ATACADISTAS DE MEDICAMENTOS



Fonte: RAIS

muitas vezes estão bastante distantes da rede de distribuição de atacado de medicamentos.

Em 2013 havia no Brasil 499 estabelecimentos de “fabricação de medicamentos para uso humano” (laboratórios), espalhados em 180 cidades distintas. O maior número de laboratórios do país concentra-se nos estados de São Paulo (190 estabelecimentos), Rio de Janeiro (61) e Goiás (50).⁸

Parcela substancial da produção dessas unidades é transportada para estabelecimentos de comércio atacadista especializados na distribuição de produtos farmacêuticos aos pontos de venda. No país são 2.950 estabelecimentos de distribuidores farmacêuticos⁹, presentes em 567 municípios¹⁰.

A IMPORTÂNCIA SOCIOECONÔMICA DO SETOR DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS

Sobre o desempenho do setor de transporte de medicamentos em 2015, é possível afirmar que:

- Os gastos com transporte das indústrias fabricantes de medicamentos para uso humano foram de R\$ 765 milhões, a preços correntes¹¹;
- Este gasto corresponde a 0,36% do PIB do mesmo ano para transporte, armazenagem e correios (R\$ 213 bilhões);
- Equivale também a 0,5% da receita operacional bruta do setor de transporte de carga rodoviária, estimado em R\$142 bilhões¹².

8. Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

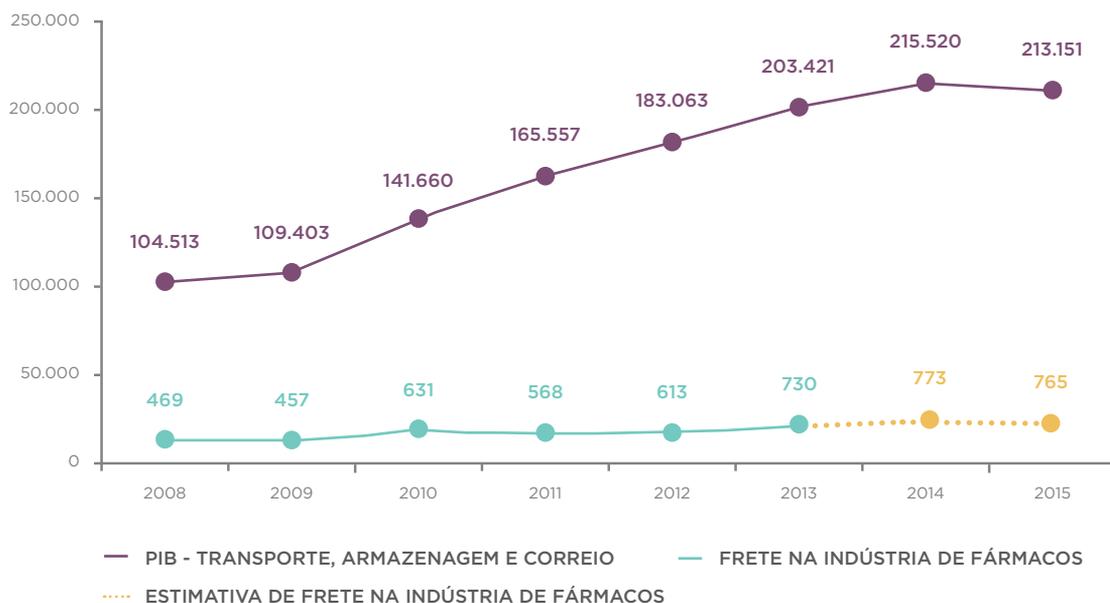
9. Os dados da RAIS não permitem separar os estabelecimentos de comércio atacadista de medicamentos de uso humano e veterinário. Esse valor é, portanto, um limite superior do número de atacadistas de medicamentos cadastrados na base de dados da RAIS.

10. Em 124 municípios há laboratórios e atacadistas de produtos farmacêuticos.

11. Valor estimado a partir de dados da Pesquisa Industrial Anual (PIA) relativos a 2013 e do número oficial divulgado pelo IBGE para o PIB em 2015.

12. Valor calculado a partir de dados da Pesquisa Anual de Serviços (PAS) relativos a 2013 e do número oficial divulgado pelo IBGE para o PIB em 2015.

EVOLUÇÃO DO PIB DE TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIOS E DO FRETE DA INDÚSTRIA DE FÁRMACOS (R\$ MILHÃO)



Fonte: IBGE; FGV

Os R\$ 765 milhões gastos pela indústria farmacêutica em 2015 representam a receita do setor de transporte de produtos farmacêuticos que, além de impactar diretamente o próprio setor, impactam em diferentes medidas em outros setores da economia, de maneira indireta e induzida.

A cada R\$ 1,00 gasto com o setor transportador de produtos farmacêuticos, R\$ 0,43 foi destinado à compra de insumos, R\$ 0,50 ao pagamento de salários e lucro dos empresários e R\$ 0,07 ao pagamento de impostos. Assim, os R\$ 765 milhões gastos pela indústria em 2015 podem ser divididos em:

- R\$ 329,0 milhões em insumos diretos adquiridos;
- R\$ 378,9 milhões em pagamento de salários e lucro obtido;
- R\$ 56,9 milhões em pagamento de impostos.

No entanto, o montante destinado à compra de insumos, pagamento de salários e lucro dos empresários e impostos não representa o fim

da cadeia, pois propaga-se para outros setores da economia, gerando efeitos indiretos.

Assim, para cada R\$ 1,00 gasto com o setor distribuidor de produtos farmacêuticos foi gerado R\$ 1,79 para a economia, direta e indiretamente na forma de insumos, R\$ 0,85 na forma de efeitos de renda direta e induzida, e R\$ 0,16 adicional na forma de impostos. Ou seja, somando-se os efeitos diretos, indiretos, induzidos e impostos, é possível dizer que, em 2015, houve a geração de R\$ 2,79 para cada R\$ 1,00 gasto, isto é, o valor de R\$ 765 milhões gasto pela indústria nesse setor gerou um impacto 2,79 vezes maior, no total de R\$ 2,1 bilhões, subdivididos em:

- R\$ 1,4 bilhão em insumos diretos adquiridos;
- R\$ 646,4 milhões em pagamento de salários e lucro obtido;
- R\$ 118,3 milhões em pagamento de impostos diretos.

EFEITOS DIRETOS DO GASTO COM O SETOR TRANSPORTADOR DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS

MULTIPLICADOR: 0,43

R\$ 328.950.891



INSUMOS

MULTIPLICADOR: 0,50

R\$ 378.945.651



RENDA

EFEITO RENDA INDUZIDO

MULTIPLICADOR: 0,07

R\$ 56.874.569



IMPOSTOS

EFEITO DIRETO: R\$ 764.771.111

EFEITOS NA ECONOMIA DOS GASTOS REALIZADOS COM O SETOR DISTRIBUIDOR DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS, EM 2015

MULTIPLICADOR: 1,79

R\$ 1.370.051.212



INSUMOS

MULTIPLICADOR: 0,85

R\$ 646.427.693



RENDA

EFEITO RENDA INDUZIDO

MULTIPLICADOR: 0,16

R\$ 118.343.418



IMPOSTOS

EFEITO DIRETO E INDIRETO: R\$ 2.134.822.323

EFEITO DIRETO: R\$ 764.771.111

Em termos de emprego de mão de obra, o investimento realizado no setor de transporte de produtos farmacêuticos gerou 11.181 empregos diretos e 6.833 empregos indiretos, totalizando aproximadamente 18.015 empregos.

Para perceber a importância do setor de transporte, é fundamental a comparação com os coeficientes de multiplicação de outros setores importantes da economia.

EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS GERADOS PELO SETOR DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS



EFEITO MULTIPLICADOR DOS PRINCIPAIS SETORES DA ECONOMIA

SETOR	MULTIPLICADOR
ALIMENTOS E BEBIDAS	3,40
PRODUTOS QUÍMICOS	3,16
TINTAS, VERNIZES, ESMALTES E LACAS	2,96
TÊXTEIS	2,94
PETRÓLEO E GÁS NATURAL	2,91
TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO	2,79
CONSTRUÇÃO	2,77
SERVIÇOS PRESTATOS ÀS FAMÍLIAS E ASSOCIATIVAS	2,72
AGRICULTURA, SILVICULTURA, EXPLORAÇÃO FLORESTAL	2,65
SERVIÇOS PRESTATOS ÀS EMPRESAS	2,58
COMÉRCIO	2,43
SERVIÇOS IMOBILIÁRIOS E ALUGUEL	2,12
SERVIÇOS DOMÉSTICOS	2,00

CADA R\$ 1 DE FATURAMENTO NO SETOR DE TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO GERA R\$ 2,79 PARA A ECONOMIA COMO UM TODO.

A METODOLOGIA POR TRÁS DA MATRIZ INSUMO-PRODUTO

Para compor um panorama mais completo da importância socioeconômica do setor de transporte de produtos farmacêuticos, fez-se uso da matriz insumo-produto. Esse instrumental permite avaliar os efeitos diretos, indiretos e induzidos pelo setor sobre emprego e renda, complementando, portanto, os dados de faturamento do setor.

A análise de matriz insumo-produto é uma abordagem muito utilizada para estimar a importância de setores, indústrias ou empreendimentos individuais sobre a totalidade de uma economia, seja regional, nacional ou mesmo internacional (IBGE, 2008¹³; Fundação Cide, 1996¹⁴; Montoya, 2001¹⁵). A versão da matriz insumo-produto utilizada foi desenvolvida a partir de dados das contas nacionais, divulgados pelo IBGE de 2009, e produzida por Guilhoto e Sesso Filho¹⁶. A análise dos dados contidos no “Sistema de Matrizes de Insumo-Produto para o Brasil 2009 – 56 setores” permite a realização da estimação da importância socioeconômica do setor de logística de transporte de produtos farmacêuticos.

O IBGE divulga as matrizes que compõem o sistema de insumo-produto em duas tabelas: recursos e usos de bens e serviços. Ambas constituem a base para a construção da matriz de coeficientes técnicos e da matriz inversa de Leontief, possibilitando a mensuração dos efeitos diretos e indiretos, respectivamente.

O instrumental foi desenvolvido pelo economista russo Wassily Leontief e possibilita identificar a interdependência das atividades produtivas no que se refere aos insumos e produtos utilizados decorrentes do processo de produção. A matriz insumo-produto nacional do IBGE engloba 110 produtos (bens e serviços) e 55 atividades econômicas.

EFEITOS DIRETOS, INDIRETOS E INDUZIDOS

A análise de insumo-produto viabiliza a estimação da importância socioeconômica do setor de logística de produtos farmacêuticos sobre emprego e renda, na medida em que torna possível a construção de multiplicadores que são capazes de mensurar os efeitos diretos, indiretos e induzidos gerados por essa atividade econômica, ou seja, que permitem identificar os impactos que uma eventual elevação ou queda na produtividade de um determinado setor tem sobre os demais setores envolvidos na cadeia produtiva.

Dado o caráter cíclico e interligado da economia e das relações de consumo intermediário entre essas atividades, existem impactos que são diretos, ou seja, são efeitos da demanda final por bens e serviços sobre as atividades econômicas diretamente envolvidas, e os impactos indiretos, que são os impactos de segunda ordem, derivados dos impactos diretos, visto que setores que produzem insumos também são estimulados. Por fim, os impactos induzidos são gerados pelo impacto na renda dos trabalhadores, que estimulam outros setores via consumo.

Assim, esses efeitos consistem, especificamente, no aumento da produção setorial em resposta à demanda e nos consequentes aumentos na renda, postos de trabalho e arrecadação tributária gerados nos diversos setores.

Além disso, devido à grande interligação presente na estrutura do país, esses choques propagam-se sobre todas as demais atividades que compõem a matriz econômica brasileira

13. IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Matriz de Insumo-Produto Brasil, 2000/2005. Contas Nacionais n. 23, 2008.

14. FUNDAÇÃO CIDE. Matriz Insumo-Produto. Estado do Rio de Janeiro, 1996.

15. MONTROYA, M. A. The Input-Output Matrix of Mercosul for the Year of 1990: Sectorial Interdependence Between the Production and the Final Demand. IPEA. Working Paper n. 29301, 2001.

16. GUILHOTO, J. J. M.; SESSO FILHO, U. A. Estimação da Matriz Insumo-Produto Utilizando Dados Preliminares das Contas Nacionais: Aplicação e Análise de Indicadores Econômicos para o Brasil em 2005. Economia & Tecnologia. UFPR/TECPAR. Ano 6, vol. 23, Outubro, 2010.

GUILHOTO, J. J. M.; SESSO FILHO, U. A. Estimação da Matriz Insumo-Produto Utilizando Dados Preliminares das Contas Nacionais. Economia Aplicada. Vol. 9, n. 2, p. 277-299. Abril-Junho, 2010.

REPRESENTAÇÃO DOS EFEITOS DIRETO, INDIRETO E INDUZIDO DO GASTO COM TRANSPORTE

EFEITO INDIRETO



CADEIA PARA TRÁS



CADEIA PARA TRÁS



CADEIA PARA TRÁS

EFEITO DIRETO



INSUMOS



IMPOSTOS



EMPREGO



TRANSPORTE

CADEIA PARA FRENTE



(impactos indiretos). Essa propagação ocorre em função do nível de encadeamento dos setores de atividades da economia, que também pode ser calculado por meio da matriz insumo-produto. Quanto maior o nível de encadeamento, maior a quantidade de empregados, ou de renda, que serão gerados nos setores fornecedores de insumo para um emprego, ou unidade de renda, que são gerados diretamente. A produção adicional requerida pela demanda gerada e pela necessidade de insumos adicionais em todos os setores traduz-se em consumo adicional em virtude da renda

e dos postos de trabalho gerados (impactos induzidos ou efeito-renda), e em arrecadação tributária, permitindo às diversas esferas da administração pública incrementar o bem-estar da sociedade.

Outro ponto a ser notado é que, para os cálculos feitos neste trabalho, foram utilizados os coeficientes que se referem ao setor de transporte como um todo, e não especificamente ao transporte de medicamentos, uma vez que apenas o setor em geral está representado na matriz do IBGE.



CAPÍTULO II

CENÁRIO COMPETITIVO ATUAL

O cenário competitivo atual do mercado de transporte rodoviário de produtos farmacêuticos será esmiuçado, a seguir, a partir de informações levantadas em entrevistas com representantes dos principais atores envolvidos - transportadores, laboratórios farmacêuticos, distribuidoras farmacêuticas, redes de farmácia e seguradoras - e também a partir de dados provenientes tanto de questionários aplicados a transportadores quanto de bases públicas.

INFRAESTRUTURA

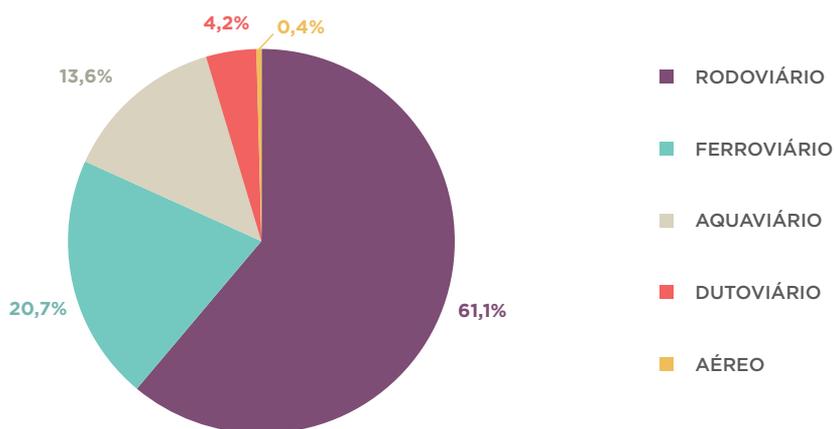
MATRIZ DE TRANSPORTES

Conforme abordado no capítulo anterior, o serviço de transporte consiste em atividade intermediária vital para qualquer cadeia produtiva. No caso brasileiro, a matriz de transportes apresenta um claro viés rodoviário, com mais de 60% do total da produção de transportes¹⁷.

A predominância do modal rodoviário é consequência de algumas características próprias desse tipo de transporte, sendo relevante mencionar novamente algumas delas, a saber:

- É considerado o modal mais apropriado para os produtos de maior valor agregado ou perecíveis, inclusive para longas distâncias;
- Oferece maior frequência, confiabilidade e facilidade para manipulação de lotes de mercadorias de diversos tamanhos;
- Permite transporte porta a porta, com maior rapidez e embalagens mais simples, leves e baratas;
- Apresenta baixos valores de frete, quando comparado ao mesmo modal em outros países, bem como quando comparado aos custos incorridos;
- Apresenta oferta abundante.

MATRIZ DE TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL EM 2015 (%DE TKM)



Fonte: CNT

17. CNT, Confederação Nacional do Transporte; SEST, Serviço Social do Transporte; SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2015: Relatório Gerencial, 2015, p. 10.

Vale destacar, entretanto, que o baixo valor relativo do frete se deve a fatores como baixa qualificação da mão de obra, concorrência predatória, além de regulamentação e fiscalização deficientes, que possibilitam significativa informalidade ao setor.

Para possibilitar maior eficiência ao setor de transporte rodoviário, além de qualificação do transportador e do motorista, tal como a qualidade dos equipamentos, é fundamental a presença de uma infraestrutura adequada.

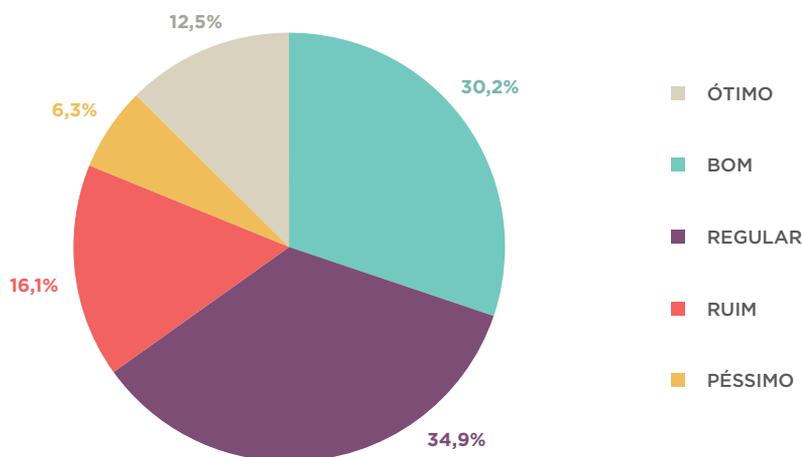
QUALIDADE DAS RODOVIAS

Apenas 12,4% da malha rodoviária do Brasil é pavimentada, bem abaixo da média latino-americana (26%) e da média mundial (57%). Além disso, cerca de 57,3% de toda a malha viária pavimentada apresenta qualificação tida como regular, ruim ou péssima¹⁸.

Nesse contexto, muitas são as consequências provocadas pelo estado geral das rodovias do país, tais como: aumento no número de acidentes; aumento de tempo na realização de viagens; incremento da emissão de material particulado e de gases de efeito estufa; aumento do custo do transporte devido ao custo adicional com combustível; maior necessidade de manutenção dos veículos e número menor de viagens. Esse aumento de custo pode chegar até a 91,5%, nos casos mais extremos¹⁹.

Outros pontos críticos de destaque são as dificuldades de acesso encontradas em certas regiões, como Norte e Nordeste, o escasso desenvolvimento das cadeias logísticas, especialmente no que tange a sistemas, processos e tecnologia, e a necessidade de investimentos em outros modais alternativos, como o ferroviário, o fluvial e a cabotagem.

CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO GERAL DAS RODOVIAS NO BRASIL EM 2015



Fonte: CNT

18. O Estado Geral das Rodovias é avaliado pela CNT com base em eventuais deficiências no pavimento, na sinalização e/ou na geometria da via e considerou 100 mil quilômetros de rodovias pavimentadas.

19. CNT, Confederação Nacional do Transporte; SEST, Serviço Social do Transporte; SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2015: Relatório Gerencial, 2015, p. 368.

INVESTIMENTOS GOVERNAMENTAIS

Os investimentos governamentais em infraestrutura de transportes, em relação ao PIB do país, apresentam trajetórias decrescentes desde a década de 1970. De 1,84% do PIB, em 1975, chegou a 0,29%, em 2014²⁰.

Como alternativa a esse quadro, surgem as parcerias do governo com o setor privado. Como exemplo, em 2012, o Governo Federal criou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), cujo objetivo consiste em viabilizar investimentos necessários em infraestrutura de transporte via operadores privados. Em sua etapa mais recente, de 2015, prevê um investimento total de R\$ 66,1 bilhões em concessões rodoviárias novas²¹.

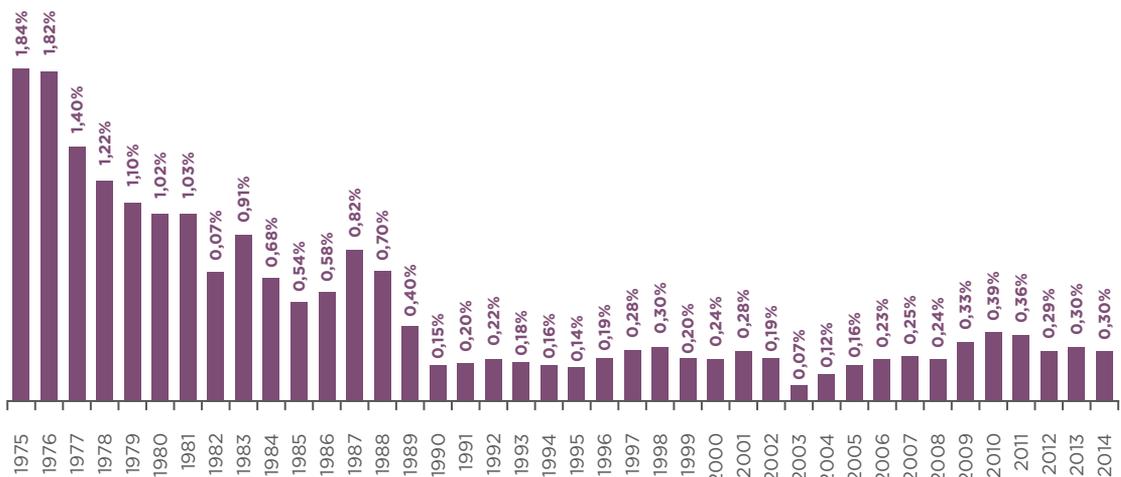
DISPARIDADES REGIONAIS

São significativas as disparidades regionais quando se trata de transporte rodoviário no

Brasil, particularmente em termos de densidade e qualidade das vias. Nesse sentido, as regiões Norte e Nordeste, seguidas pela região Centro-Oeste, são as que apresentam maiores problemas, tais como²²:

- As regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste apresentam 76%, 60,5% e 56,1% de suas malhas com algum tipo de problema (Regular, Ruim ou Péssimo) em suas condições gerais; as regiões Sul e Sudeste tiveram 22,7% e 16,5%, respectivamente, nessa classificação;
- As regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste possuem as menores densidades rodoviárias do país – considerando rodovias pavimentadas e não pavimentadas (38,4, 127,9 e 286,7 km/1.000 km² respectivamente);
- As regiões Norte, Sul e Centro-Oeste apresentam maior aumento de custo operacional dos caminhões, devido à baixa

EVOLUÇÃO DO INVESTIMENTO FEDERAL EM INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE TRANSPORTE (% DO PIB)



Fonte: CNT

20. CNT, Confederação Nacional do Transporte; SEST, Serviço Social do Transporte; SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2015: Relatório Gerencial, 2015, p. 356.

21. MPOG, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Programa de Investimento em Logística, 2015.

22. CNT, Confederação Nacional do Transporte; SEST, Serviço Social do Transporte; SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2015: Relatório Gerencial, 2015.

qualidade do pavimento (respectivamente 36,6%, 28,8% e 27,1%);

- Este aumento de custo operacional pressiona o custo/preço do frete que, por sua vez, impacta o preço final dos bens negociados no país. Assim, o impacto sobre os custos de transporte é refletido na logística das cadeias de produção.

CUSTOS LOGÍSTICOS

Os custos logísticos - transporte, estoque e armazenagem - representam 11,5% do PIB e, em média, 8,7% da receita líquida das empresas brasileiras²³. Esses custos referem-se ao transporte (rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo), estoque (custo financeiro, instalações e equipamentos, mão de obra, seguro, obsolescência, depreciação, perdas e

danos) e armazenagem (movimentação de carga e acondicionamento). O transporte é o principal componente do custo logístico, representando, sozinho, cerca de 5% da receita líquida das empresas brasileiras²⁴, ou seja, 57,5% dos custos logísticos.

Em comparação com os EUA, o custo do transporte rodoviário no Brasil é quase 2,3 vezes menor. Um dos principais motivos correspondendo ao baixo valor do frete rodoviário no país, mantido assim artificialmente como resultado de fatores como²⁵:

- Alta fragmentação e excesso de oferta no setor rodoviário de cargas;
- Baixa qualificação da mão de obra do setor;
- Regulamentação e fiscalização deficientes, o que resulta em:

ESTADO GERAL DAS RODOVIAS POR REGIÃO GEOGRÁFICA EM 2015 (%)



Nota: O relatório da CNT abrange toda a malha rodoviária federal pavimentada e os principais trechos estaduais também pavimentados.

Fonte: CNT

23. ILOS, Instituto de Logística e Supply Chain. Panorama ILOS: Custos Logísticos no Brasil 2014, 2014.

24. ILOS, Instituto de Logística e Supply Chain. Panorama ILOS: Custos Logísticos no Brasil 2014, 2014.

25. REIS, M. A. S. Conceitos sobre Logística e SCM. Material apresentado no curso para a Academia Militar das Agulhas Negras, em maio de 2015.

- Baixa manutenção dos veículos;
 - Baixa barreira de entrada
 - Excesso de peso e inadimplência fiscal;
 - Jornada de trabalho excessiva;
 - Elevado índice de roubo de carga.
- Concorrência predatória, com efeitos de custos sociais, como acidentes, excesso de veículos e baixa eficiência energética.

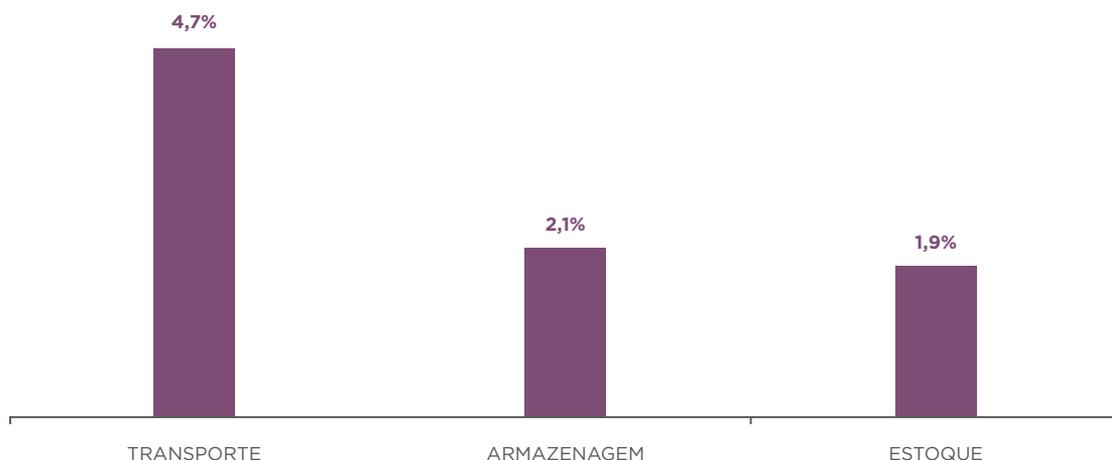
Esses fatores refletem-se no desempenho logístico do país. O Brasil ocupa o 65º lugar no ranking LPI (Logistics Performance Index) de 2014, calculado pelo Banco Mundial²⁶, que mede o índice de desempenho logístico em 160 países. Fica, portanto, bem atrás de países de dimensões comparáveis – como Estados Unidos (9º), Canadá (12º) e China (28º) – e, inclusive, de outros países latino-americanos – como Chile (42º), México (50º) e Argentina (60º).

MODAIS ALTERNATIVOS

Historicamente, o incentivo ao transporte rodoviário no Brasil agiu em detrimento do desenvolvimento de outros modais como o ferroviário, o fluvial e a cabotagem. A matriz de transporte de carga no Brasil apresenta mais de 61% em modal rodoviário, pouco mais de 20% em ferroviário e apenas 18% nos demais modais.

Cada meio de transporte, entretanto, tem suas características específicas e vantagens comparativas, dependendo da natureza da carga, do volume transportado e das distâncias percorridas. Por exemplo, os modais ferroviário e aquaviário são os mais eficientes e econômicos para transportar grandes volumes de cargas de baixo valor agregado em longas distâncias, como, por exemplo, para escoamento da produção de minérios e agroindústria.

CUSTOS LOGÍSTICOS EM RELAÇÃO À RECEITA LÍQUIDA EM EMPRESAS NO BRASIL EM 2014



Fonte: ILOS

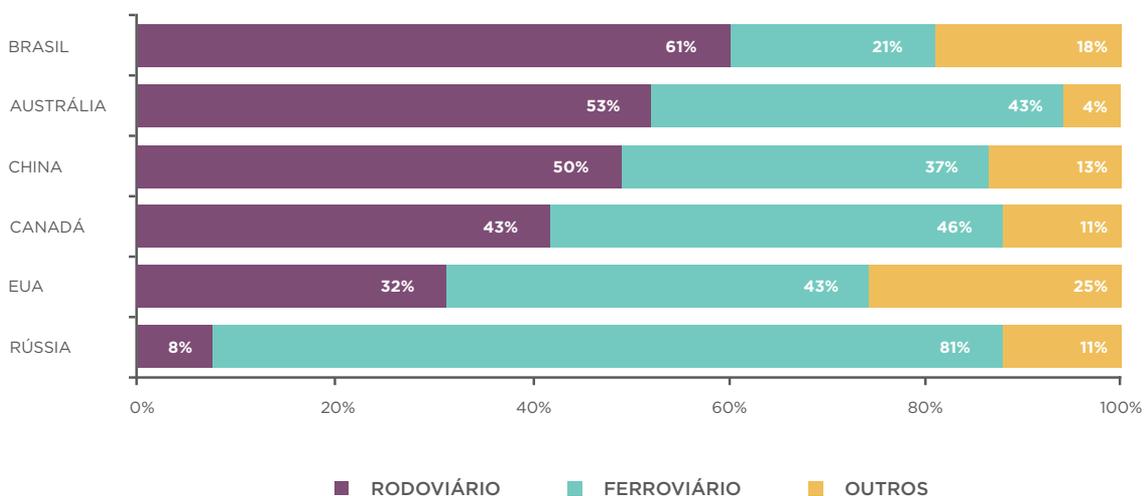
26. WORLD Bank. Connecting to Compete 2014 - Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators, 2014.

POSIÇÃO DO BRASIL NO RANKING DO ÍNDICE DE DESEMPENHO LOGÍSTICO (LPI) DO BAIXO MUNDIAL

DIMENSÕES	2007	2010	2012	2014
PROCEDIMENTOS ALFANDEGÁRIOS	74	82	78	94
INFRAESTRUTURA	49	37	46	54
ENTREGA INTERNACIONAL	75	65	41	81
COMPETÊNCIA LOGÍSTICA	49	34	41	50
RASTREAMENTO	65	36	33	62
CUMPRIMENTO DE PRAZOS	71	20	49	61
POSIÇÃO NO RANKING GERAL LPI	61	41	45	65

Fonte: World Bank

MATRIZ DE TRANSPORTES DE CARGA (TKM) EM PAÍSES COMPARÁVEIS AO BRASIL



Fonte: Ministério dos Transportes (2010) e CNT (2015).

LEGISLAÇÃO

A legislação vigente gera a necessidade de investimentos específicos em qualificação de pessoal, equipamentos e infraestrutura, tornando o transporte de carga farmacêutica mais custoso. Isso impõe algumas exigências adicionais às transportadoras de medicamentos e insumos farmacêuticos, em relação a transportadoras de outros tipos de carga, como eletrônicos e alimentos.

Essa legislação pode ser dividida em dois grandes grupos: as normas referentes ao manuseio dos produtos farmacêuticos, responsabilidade da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e as normas referentes ao transporte propriamente dito, definidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

LEGISLAÇÃO SANITÁRIA

Medicamentos necessitam de condições específicas de conservação que variam de acordo com seu princípio ativo, excipiente, forma farmacêutica, embalagem e acondicionamento. Essas condições são determinadas pelo fabricante com base em Estudos de Estabilidade, definidos pela ANVISA²⁷. Esses testes utilizam parâmetros técnicos de temperatura e umidade com o objetivo não só de simular a exposição dos produtos farmacêuticos durante o armazenamento e manuseio, mas também de levantar as possíveis alterações farmacotécnicas e farmacológicas.

Um medicamento mal conservado pode acarretar riscos à saúde do paciente, associados à diminuição/ausência do efeito terapêutico e/ou à manifestação de eventos adversos. A estabilidade dos fármacos depende, portanto, da

manutenção das condições físico-químicas em cada uma das etapas da cadeia de transporte, armazenagem e distribuição para as farmácias.

Nesse contexto, a ANVISA apresenta uma série de exigências para as empresas que compõem a cadeia de produtos farmacêuticos como autorização de funcionamento anual (custo entre R\$ 1.500 e R\$ 15.000, de acordo com o faturamento anual da empresa), farmacêutico responsável técnico nas empresas que armazenam e transportam medicamentos, insumos farmacêuticos e farmoquímicos²⁸ e monitoramento das variações de temperatura e umidade às quais são submetidos os medicamentos durante o transporte.

Essas exigências resultam em uma elevação do custo de transporte da carga farmacêutica que, de acordo com as empresas transportadoras, se apresenta de 30% a 40% superior.

FISCALIZAÇÃO SANITÁRIA

A fiscalização sanitária tem como objetivo monitorar o mercado e apurar irregularidades em empresas e produtos sujeitos à vigilância sanitária, para evitar ou reduzir riscos à saúde da população. Esse monitoramento dá-se a partir de ações rotineiras de fiscalização, de programas de monitoramento da qualidade e, principalmente, a partir de queixas e denúncias à vigilância sanitária²⁹.

O Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS) é o instrumento de prevenção e promoção de saúde no Brasil, envolvendo os três níveis de governo: federal, por meio da ANVISA e do Instituto Nacional de Controle de Qualidade em Saúde (INCQS/Fiocruz); estadual, por meio dos órgãos de vigilância sanitária e

27. Resolução RE nº 01 da ANVISA, de 29 de julho de 2005. Disponível em: <http://www.anvisa.gov.br/medicamentos/legis/01_05_re_comentada.pdf>. Acesso em: 23/01/2015.

28. Resolução da Diretoria Colegiada nº 346 da ANVISA, de 16 de dezembro de 2002. Disponível em: <http://bvsm.sau.gov.br/bvs/sau/legis/anvisa/2002/anexos/anexos_res0346_16_12_2002.pdf>. Acesso em: 19/01/2015.

29. ANVISA, Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Taxas de vigilância sanitária sofrem revisão após 16 anos, 2015.

do Laboratório Central (Lacen) de cada uma das 27 Unidades da Federação; e municipal, via serviços de Vigilância Sanitária (VISA)³⁰.

Os laboratórios farmacêuticos destacam a importância da fiscalização da ANVISA, bem como de seu endurecimento visando a aperfeiçoar a qualidade e a segurança dos medicamentos. Apontam, inclusive, que há casos em que as exigências de matrizes internacionais dos laboratórios são maiores que a própria legislação. Também sinalizam um maior rigor na etapa de produção, em comparação à fiscalização na outra ponta da cadeia, isto é, nas distribuidoras.

Nas entrevistas realizadas para este estudo com membros da cadeia farmacêutica, contou-se ser senso comum entre laboratórios, transportadoras e distribuidoras, que a fiscalização é insuficiente e assimétrica, com falta de clareza nas definições, além de diferenças regionais ou relacionados ao porte das empresas em termos de rigor (empresas maiores sofreriam maior fiscalização). Assim, um dos grandes desafios para a fiscalização consiste na grande pulverização da cadeia farmacêutica, particularmente em um país com dimensões continentais e com os problemas de infraestrutura já mencionados.

Se houvesse maior uniformização das exigências e melhor capacidade de fiscalização, os investimentos das transportadoras – em pessoal qualificado, treinamento de funcionários, tecnologias de monitoramento da carga, entre outros – poderiam tornar-se uma barreira de entrada, melhorando a segurança dos medicamentos na ponta, para o consumidor final, bem como reduzindo a ilegalidade existente.

LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTES

Além da legislação sanitária, os transportadores que realizam o transporte rodoviário de cargas no Brasil devem aderir às normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nos últimos dez anos, o setor do transporte de carga tem sido regulamentado levando a uma queda da informalidade no setor e a um aumento dos custos. Alguns exemplos ilustram esse fato:

- A Lei nº 12.249, de 2010, introduz o “meio de pagamento” como forma de remunerar os transportadores autônomos de carga (TAC), em substituição à “carta-frete”, e busca aumentar a formalização do setor de transporte;
- A Norma Euro V – parte do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve) –, em vigor desde 2012, que introduz a exigência de novas tecnologias para a redução das emissões veiculares, impondo a utilização de motores especiais e o uso do combustível S10, mais caro que o diesel comum;
- O Plano Nacional de Renovação de Frota de Caminhões (RenovAr), em negociação entre a CNT e o governo federal, que busca estabelecer mecanismos econômicos, financeiros e fiscais para a compra de caminhões que se encaixem no Proconve, além da retirada de circulação de veículos velhos;
- A chamada “Lei do Motorista” – Leis nº 12.619, de 2012, e nº 13.103, de 2015 – que introduz: intervalos de descanso periódicos, tempo mínimo de descanso, limitação na jornada de trabalho, entre outras formalizações para esse tipo de serviço³¹.

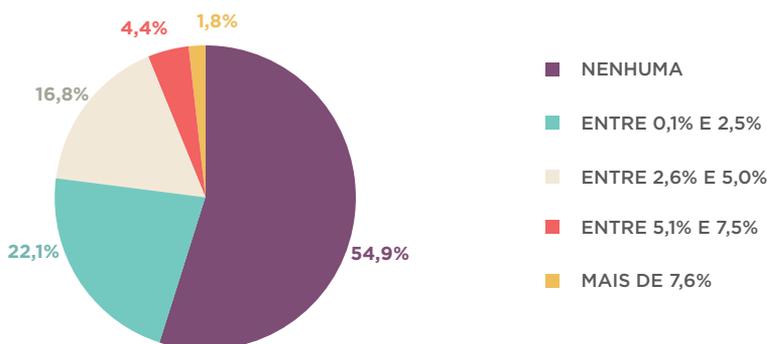
30. ANVISA, Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Endereço das Vigilâncias Sanitárias dos Estados e Municípios, 2014.

31. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Escassez de Motoristas pode Elevar Custos do TRC, 2014.

Algumas dessas mudanças trouxeram impactos sensíveis, do ponto de vista de custos, ao setor de transportes. A Norma Euro V promoveu um aumento de cerca de 15%³² no custo de aquisição de caminhões, sem a percepção de uma economia de combustível que compense esse aumento de custo, conforme esperado. Já a Lei do Motorista traz reflexos nos custos operacionais, devido à queda na produtividade

e nos prazos de entrega, que precisaram ser alongados dadas as jornadas mais curtas. Também traz a necessidade de aumento do quadro de profissionais, sejam motoristas ou auxiliares, bem como de investimentos em novos veículos. A NTC & Logística estima aumento nos custos operacionais de carga farmacêutica na ordem de 23,5% por unidade transportada, decorrente da redução de produtividade por veículo.³³

PERCEÇÃO DA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS COM A NORMA EURO V



Fonte: Anuário NTC & Logística 2014/2015

PORCENTUAL MÉDIO DE AUMENTO SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS EM DECORRÊNCIA DA LEI DO MOTORISTA

FAIXAS DE DISTÂNCIA (KM)	R\$/T (ANTES DA LEI)	R\$/T (DEPOIS DA LEI)	% DE AUMENTO
MUITOS CURTAS - 50 KM	569,35	741,35	24,31
CURTAS - 400 KM	680,77	852,25	25,19
MÉDIAS - 800 KM	857,98	1.059,72	23,51
LONGAS - 2.400 KM	1.486,10	1.808,88	21,72
MUITOS LONGAS - 6.000 KM	2.515,85	3.110,98	23,66

Fonte: NTC & Logística, 2012

32. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Meio Ambiente: Norma Euro V elevou Custos do Transporte, 2014.

33. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Crise do TRC: O Modelo "ganha-perde" e o Apagão Logístico, 2015.

As mudanças recentes na legislação, na visão das transportadoras, podem ser inócuas por não considerarem as condições da infraestrutura rodoviária brasileira. A falta de locais seguros para o descanso dos motoristas ou a incapacidade de fiscalização são exemplos desse ponto.

ESCASSEZ DE MOTORISTAS

Parte significativa dos empresários de transporte rodoviário (86% do total entrevistado pela CNT³⁴) alega ter dificuldades na contratação de mão de obra, principalmente, devido à escassez de profissionais qualificados, aos elevados encargos sociais e à falta de cursos e treinamentos específicos.

Existem estimativas de que, na média para 2014, 12,1%³⁵ da frota das transportadoras associadas à NTC & Logística estava parada por falta de motoristas. Estima-se, ainda, uma escassez de motoristas que varia entre 82 mil e 106 mil no setor³⁶.

Com o objetivo de atuar no suprimento da demanda de mão de obra do setor, a CNT, o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) lançaram projetos destinados à capaci-

tação de jovens motoristas, com investimentos previstos na ordem de R\$ 140 milhões para o ano de 2015.³⁷

RESTRICÇÃO À CIRCULAÇÃO

Outro aspecto que resulta em aumento significativo dos custos das transportadoras consiste nas restrições à circulação implementadas em alguns dos principais centros urbanos e que afetam a produtividade dos caminhões. Já são mais de cem municípios com restrições ao trânsito dos caminhões, em todas as regiões do país, com destaque para a região Sudeste – 72 municípios, sendo 25 no Estado de São Paulo. Essas restrições podem ser de diferentes formas: por horário, por peso, por dimensão dos veículos, por rodízio, entre outras.

Segundo a NTC & Logística, as dificuldades de entrega, no caso do setor de produtos farmacêuticos, resultam no aumento dos custos de transporte entre 15% e 30%.³⁸ Esse fato fez com que a NTC & Logística recomendasse que as transportadoras cubram uma taxa de restrição de trânsito (TRT), como parte das taxas denominadas “generalidades”, a qual pode chegar a 20% sobre o valor do frete, no caso de São Paulo e Rio de Janeiro.

ESTIMATIVA DO DÉFICIT DE MOTORISTAS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

TOTAL VEÍCULOS AUTOMOTORES - ANTT	675.086
ESCASSEZ MOTORISTAS NAS EMPRESAS - NTC	12,1%
CENÁRIO DE ESCASSEZ PARA 1:1	81.685
CENÁRIO DE ESCASSEZ PARA 1:1,3	106.191

Nota: A relação de 1:1 significa 1 motorista por caminhão, enquanto que a relação 1:1,3 considera 1,3 motoristas por caminhão, número sugerido pela NTC & Logística, devido às exigências de legislação.

Fonte: Anuário NTC & Logística 2014/2015

34. CNT, Confederação Nacional do Transporte. Expectativas Econômicas do Transportador, 2014.

35. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas E Logística. Escassez de Motoristas pode Elevar Custos do TRC, 2014.

36. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas E Logística. Escassez de Motoristas pode Elevar Custos do TRC, 2014.

37. SEST e SENAT, 2015.

38. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Restrições Municipais, 2015.

EXIGÊNCIAS OPERACIONAIS

Em um contexto de maior concorrência e modernização surge a necessidade de aumentar a eficiência do transporte, dado que a eficiência logística tem relevante impacto sobre a rentabilidade no setor. Essa necessidade reflete-se tanto nos critérios de escolha das transportadoras, como nas exigências na origem (indústria) e no destino (distribuidoras e redes de farmácias).

ESCOLHA DAS TRANSPORTADORAS

Os critérios gerais para a seleção de transportadores incluem: confiabilidade; preço; flexibilidade operacional e comercial; qualidade do pessoal operacional e informações de desempenho. No setor de medicamentos e insumos farmacêuticos, especificamente, são três os critérios fundamentais: qualificação regulatória, qualidade do serviço e preço. A relevância relativa de cada um dos critérios pode variar dependendo do:

- Tipo de medicamento: laboratórios especializados em genéricos enfatizam, geralmente, o preço e o desempenho das transportadoras; já os laboratórios voltados a produtos de alto valor agregado e/ou sensíveis à temperatura buscam por qualidade e confiabilidade do serviço de transporte, considerando prazos, licenças, qualificação, infraestrutura e equipe adequados;
- Tipo de operação: se o processo de seleção de transportadores é feito pelo próprio laboratório, os critérios de qualidade do serviço e de aderência à legislação servem como crivo de eliminação, seguido pelo processo de avaliação do preço, conhecido no mercado como “bid”. Já se o processo de seleção de transportadores é feito por intermédio de um operador logístico, per-

cebe-se uma orientação maior por desempenho e preço, com menor ênfase na qualidade, conforme apontaram as entrevistas para este estudo.

Em teoria, o processo de negociação da indústria com o transportador deveria visar a redução de custos, sem prejuízo para a qualidade do serviço, respeitando a planilha de custos que, no caso do transporte rodoviário, é determinada fundamentalmente pelos custos de combustível, manutenção, depreciação, capital e seguros. Porém, de acordo com as empresas de transporte, o “bid” enfoca em variáveis quantitativas, como desempenho e preço, quando, na verdade, a carga farmacêutica precisa cada vez mais de serviços diferenciados.

Na visão das transportadoras, o setor de logística exerce pouca influência no processo de contratação dentro dos laboratórios farmacêuticos. A área financeira acaba ficando com a decisão final, sendo, inclusive, mais determinante que a área de qualidade. No caso de laboratórios multinacionais, muitas vezes as diretrizes de redução de custos vêm diretamente da matriz e não consideram necessariamente as características específicas do mercado farmacêutico no Brasil.

Nesse contexto, alguns laboratórios têm dividido a operação de transporte por região e produto. Por um lado, pela atuação regionalizada das transportadoras no Brasil devido ao tamanho do país, os laboratórios optam por contratar as melhores em cada região. Por outro lado, como algumas dessas indústrias também produzem medicamentos genéricos e cosméticos (com menor valor agregado e exigências mais brandas, respectivamente), elas podem dividir sua operação em várias transportadoras, com qualidades e preços diferentes. Inclusive, alguns laboratórios têm trabalhado no desenvolvimento de transportadoras menores para que se capacitem no transporte de carga farmacêutica, além de genéricos e cosméticos.

EXIGÊNCIAS NA ORIGEM

Apesar de o mercado ainda ser pulverizado, com os dez maiores laboratórios responsáveis por 38%³⁹ do mercado, a indústria farmacêutica no Brasil vem passando por um processo de consolidação, principalmente, de genéricos e similares. Isso vem contribuindo para o aumento do poder de mercado dos laboratórios, bem como da concorrência, fatores que pressionam por melhoria da eficiência do transporte.

Além disso, observa-se a tendência de desenvolvimento de medicamentos com moléculas mais complexas que, conseqüentemente, terão maiores exigências – em termos de validade e controle de temperatura, por exemplo. Nesse sentido, as indústrias irão exigir, de forma crescente, uma entrega eficiente, dentro do prazo e respeitando as exigências de cada tipo de produto, como, por exemplo, produtos inflamáveis, perecíveis, de temperatura controlada, de temperatura ambiente.

Esses avanços no mercado de indústrias de medicamentos, que levam a maiores exigências de toda a cadeia produtiva, não são, no entanto, acompanhados pelas transportadoras. Na visão da indústria, as novas exigências provocaram, em um primeiro momento, um comportamento reativo das transportadoras, as quais não quiseram assumir o novo papel.

Do ponto de vista das transportadoras, contudo, dois fatores principais têm dificultado a adaptação às novas exigências dos laboratórios: o processo de escolha por meio de “bid”, que desestimula investimentos em estrutura, recursos materiais e humanos que capacitem as transportadoras a atender ao novo padrão desejado, e o fato de a carga farmacêutica apresentar alto risco, sendo um dos principais

alvos de roubo, acarretando a necessidade de investimentos crescentes em tecnologia de segurança. A grande dificuldade, portanto, está em viabilizar todos esses investimentos por meio de um modelo de remuneração que privilegia o melhor preço.

Algumas indústrias e transportadoras já estão trabalhando, de forma conjunta, na capacitação dos transportadores visando atender aos novos padrões de exigência.

EXIGÊNCIAS NO DESTINO

A tendência de concentração, tanto de distribuidores como de redes de farmácia, tem trazido algumas mudanças que afetam a cadeia farmacêutica como um todo. Por um lado, aumentou o poder de barganha junto aos laboratórios, em especial no segmento de genéricos e similares, que chega a impor as condições de entrega aos laboratórios. Por outro lado, a concorrência acirrou-se, levando os distribuidores e redes a buscar uma maior eficiência na logística, com a implantação de modelos utilizados pelos grandes varejistas de supermercados, por exemplo.

A também crescente profissionalização do varejo farmacêutico amplia a importância do desempenho ao longo da cadeia, fato que resulta em pressão sobre todos os elos para melhorar a qualidade do serviço e da logística. Isso se reflete em novas demandas dos distribuidores e redes, como a existência de uma infraestrutura física adequada, pessoal qualificado para manusear e condicionar a carga nos padrões exigidos, além do respeito à legislação sanitária. Exigem, ainda, a paletização da carga, o agendamento de entregas e a separação da carga por nota fiscal, para exemplificar.

39. INTERFARMA, Associação da Indústria Farmacêutica de Pesquisa. Guia 2014.

Por outro lado, a falta de estrutura, organização e/ou pessoal qualificado para o manuseio da carga, tanto no embarcador (indústria) como no destinatário (distribuidoras e redes), transfere grande parte das mudanças para o transportador. Além disso, o custo decorrente de quaisquer danos sobre a mercadoria, no período entre a saída do laboratório e a chegada ao distribuidor, é de responsabilidade dos transportadores.

Pensando nisso, a NTC & Logística publica anualmente uma Planilha Referencial de Cargas Secas Fracionadas, ou seja, mercadorias de vários embarcadores para vários destinatários, geralmente, incluindo coleta e/ou entrega, também chamada de LTL (Less Than Truckload). Essas planilhas são elaboradas sob supervisão da Câmara Técnica de Transporte de Carga Fracionada (CTF), com base em seu método de apuração de custos, que reflete a estrutura de custos de uma empresa operando em regime de eficiência. Os custos assim calculados são divididos em dois tipos: os Componentes Tarifários Básicos e as Generalidades do Transporte.⁴⁰

As Generalidades do Transporte correspondem à iniciativa dos transportadores, intermediada pela NTC & Logística, para a formulação de taxas extras que lhes permitam repassar para a indústria farmacêutica, ao menos parte dessa elevação de custos. As Generalidades vêm sendo aplicadas desde 2005 e considera 11 taxas no total.

Além disso, as empresas transportadoras podem cobrar taxas relativas a serviços adicionais, isto é, atividades extras que não são

atribuições do serviço de transporte, mas que podem ser solicitadas pelos clientes ou oferecidas pelas transportadoras como complemento. As mais comuns são paletização, taxa de agendamento de entrega, devolução de canhotos (comprovação de entrega), veículos dedicados e coletas/entregas fora do horário comercial. Essas taxas possuem um grande impacto sobre o setor de transporte de medicamentos, em que as transportadoras passaram a incorporar atividades antes exercidas por distribuidores e redes de farmácias, sem que houvesse um aumento da remuneração.⁴¹

Além dos serviços adicionais, surgiram novas demandas no segmento farmacêutico, como o aumento do tempo de descarga, com duração de até três dias, e o envio ou contratação de um ajudante para cada 200 a 300 volumes a serem descarregados em terminais. Nesse sentido, a NTC & Logística recomendou, em um estudo realizado em 2013, a cobrança de algumas taxas adicionais, específicas para as entregas em grandes redes de farmácia e distribuidores de medicamentos.⁴² As principais são: ajudante para descarga, agravamento de GRIS (Gestão de Risco) e allowance para avarias.

A cobrança dessas taxas depende, contudo, de um maior alinhamento entre os três elos da cadeia - embarcador/laboratório, transportador e cliente/distribuidor e rede - porque, embora as exigências sejam feitas pelo cliente, quem paga as taxas adicionais é o embarcador. Assim, é importante que essas demandas sejam consideradas pelo embarcador na hora de contratar o frete, evitando problemas no momento da entrega.

40. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Restrições Municipais, 2015.

41. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Recomendações para as Empresas Transportadoras de Medicamentos (Produtos Farmacêuticos), 2013.

42. NTC & LOGÍSTICA, Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Recomendações para as Empresas Transportadoras de Medicamentos (Produtos Farmacêuticos), 2013.



IMPACTOS DAS PRINCIPAIS MUDANÇAS DO SETOR

A elaboração deste capítulo fundamenta-se na utilização de dados financeiros enviados pelas empresas de transporte para estimar o impacto das mudanças ocorridas nos anos anteriores quanto aos seus respectivos custos e margens.⁴³

ESTRUTURA DE CUSTOS E METODOLOGIA

A partir dos dados fornecidos pelas empresas participantes deste estudo, optou-se por adotar um modelo de custos e receitas padronizado, seguindo o do IBGE na Pesquisa Anual de Serviços (PAS). Assim, o modelo enviado às empresas continha os seguintes grupos⁴⁴:

- Mercadorias e combustíveis:
 - Mercadorias, Materiais de Consumo e de Reposição, incluídos: pneus, câmaras de ar e serviços de bordo; material de escritório; peças, acessórios e materiais consumidos na manutenção e reparação de bens do ativo imobilizado (prédios, veículos, eletrodomésticos, máquinas, caldeiras, geradores etc.).
 - Combustíveis e Lubrificantes, considerando os gastos incorridos no ano com o consumo de óleo combustível, óleo diesel, querosene, gasolina, entre outros.
- Despesas Operacionais:
 - Serviços Prestados por Profissionais Liberais ou Autônomos (pessoas físicas), compreendendo despesas pagas a profissionais autônomos como contadores, advogados, eletricitistas, pedreiros, entre outros.
 - Serviços Prestados por Empresas (pessoas jurídicas), incluindo: serviços técnico-profissionais; vigilância, segurança e transporte de valores; fretes e carretos, afretamento de embarcações e aluguel de espaços em embarcações; mão de obra contratada temporariamente junto a empresas locadoras de mão de obra; manutenção e reparação de bens;
 - Armazenagem, Carga e Descarga e Utilização de Terminais, abrangendo as despesas de armazenagem de mercadorias, carga e descarga, serviços de pesagem, despesas relacionadas ao uso de terminais para passageiros e para operações de carga e despesas com prestação de serviços logísticos.
 - Pedágio
 - Impostos e Taxas, tais como IPTU, IPVA, IOF, alvarás, entre outros.
 - Prêmios de Seguros, contemplando imóveis, veículos, mercadorias em estoque, entre outros.
 - Outras Despesas Operacionais, incluindo: aluguel de imóveis; publicidade e propaganda; comissões pagas a terceiros; serviços de comunicação (correio, fax, telefone e Internet); energia elétrica, gás, água

43. Seis empresas de transporte de medicamentos enviaram dados que fundamentaram as análises deste capítulo: Atlas Logística, Atlas Transportes e Logísticas, Expresso Jundiá, Luft Logistics, RV Ímola e Shuttle.

44. Categorias definidas na publicação da PAS, vol. 15, de 2013.

e esgoto; viagens e representações (inclusive, diárias e estadias); material de expediente e de escritório; direitos autorais, franquias e royalties pelo uso de marcas e patentes.

- Pessoal: inclui o montante pago ao longo do ano sob a forma de salários e outras remunerações (13º salário, férias e horas extras), participações nos lucros, remuneração de sócios cooperados, honorários da diretoria, retiradas pró-labore de proprietários e sócios, bem como contribuições para a previdência social e privada, FGTS, PIS sobre folha de pagamento, indenizações trabalhistas, rescisões contratuais e por dispensa incentivada e benefícios (auxílio transporte, alimentação etc.).
- Outros Custos e Despesas Operacionais foram considerados em separado para equalizar o entendimento das informações enviadas.

As informações fornecidas foram trabalhadas para eliminar as oscilações de preços que ocorreram no período, ou seja, as séries foram deflacionadas. Grosso modo, os preços na economia são divididos entre preços livres e preços administrados, ou monitorados. Preços administrados são preços definidos por contrato e monitorados por órgãos públicos ou agências reguladoras, que, por possuírem uma regra de reajuste definida, são menos sensíveis às condições de mercado. Por sua vez, os preços livres seguem as variações decorrentes do equilíbrio entre oferta e demanda.

Portanto, utilizaram-se diferentes séries históricas, para cada tipo de gasto, uma vez que algumas séries (Pedágio e Combustível) representam preços administrados, ao passo que os outros são valores de variação livre. Utilizou-se a série histórica do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA/IBGE), considerando a série histórica de variação de Preços

Monitorados (Combustíveis) para os valores relacionados aos gastos com combustível, a série de Preços Monitorados (Outros) para os gastos com pedágio e a série de Preços Livres para o restante dos valores.

IMPACTOS IDENTIFICADOS

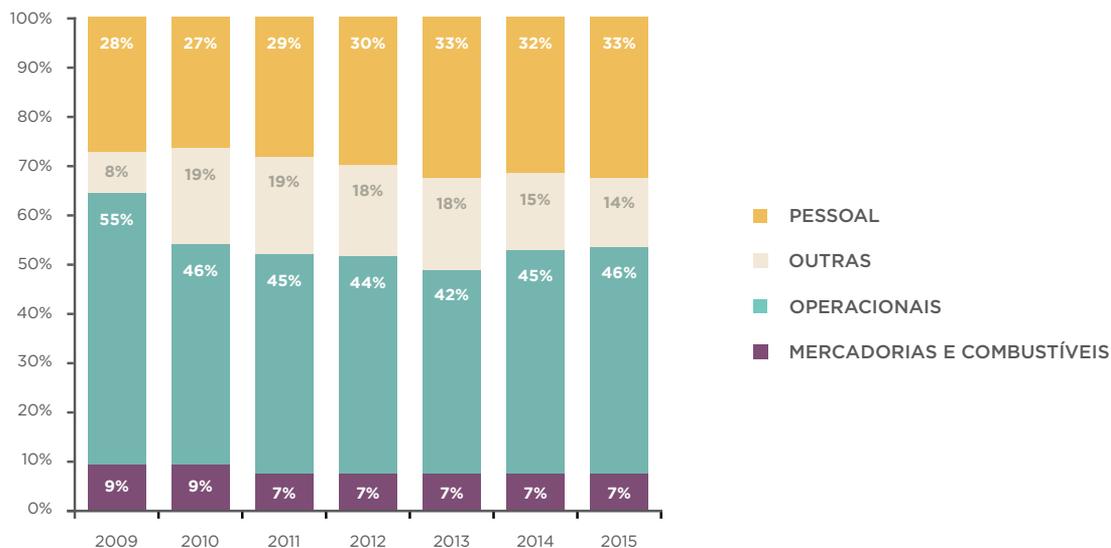
A análise resultante dos valores apresentados pelas empresas de transporte gerou algumas observações que estão descritas a seguir. É importante notar que esta não é uma análise do balanço inteiro dessas empresas, mas apenas dos gastos descritos no item anterior, de maneira que quando se diz Total de Gastos é a essa soma que se faz referência.

A primeira análise é referente aos três grupos de gastos com relação ao total e como essa composição variou no período de 2009 a 2015. Essa análise permite perceber que os gastos com Pessoal cresceu mais do que os outros grupos, de forma a aumentar sua participação no total, de 28%, em 2009, para 33%, em 2015.

Aprofundando-se a análise notando a variação dos grupos em relação à receita líquida do período, é possível verificar que enquanto os grupos mercadorias e combustíveis e despesas operacionais mantiveram-se relativamente constantes, a variação maior veio dos gastos com Pessoal, que implicou em um aumento de 6 pontos percentuais (p.p.) em relação ao faturamento líquido, além de um aumento de 6 p.p. do grupo de outras.

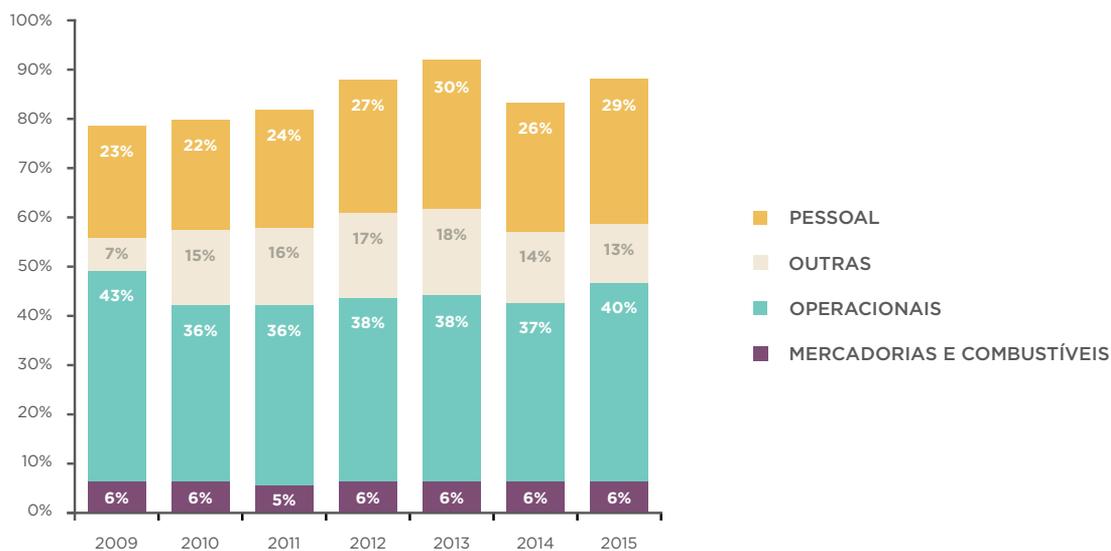
Observando-se o grupo de mercadorias e combustíveis como porcentual do faturamento, é possível perceber que a redução real (descontada a inflação geral do período) do preço do diesel foi mais do que compensada pelo aumento dos gastos com mercadorias, materiais de consumo e de reposição, o que levou a uma estabilidade deste grupo. O grupo Despesas Operacionais, embora tenha reduzido como porcentual do faturamento líquido,

EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DAS DESPESAS SOBRE O TOTAL DE GASTOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS PARTICIPANTES DO ESTUDO



Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes do estudo

EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DAS DESPESAS SOBRE A RECEITA LÍQUIDA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS PARTICIPANTES DO ESTUDO

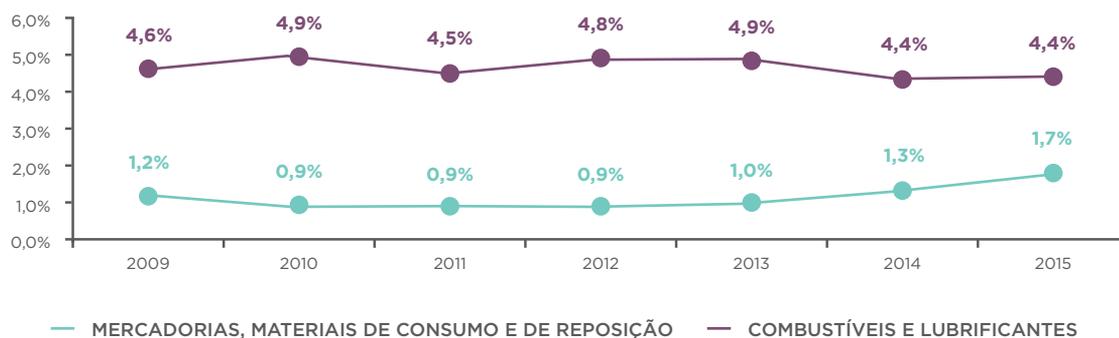


Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes do estudo

no grupo de empresas no período analisado, apresenta comportamento de aumento bastante acentuado em comparação com a média da indústria, utilizando os dados da PAS do IBGE. É possível observar que este grupo tem despesas operacionais mais altas que a média da indústria, chegando a diferença a 15%, em 2013, último ano disponível dos dados do IBGE. Da mesma forma, ao comparar a variação dos gastos com Pessoal das empresas com os dados da pesquisa do IBGE (média da indústria),

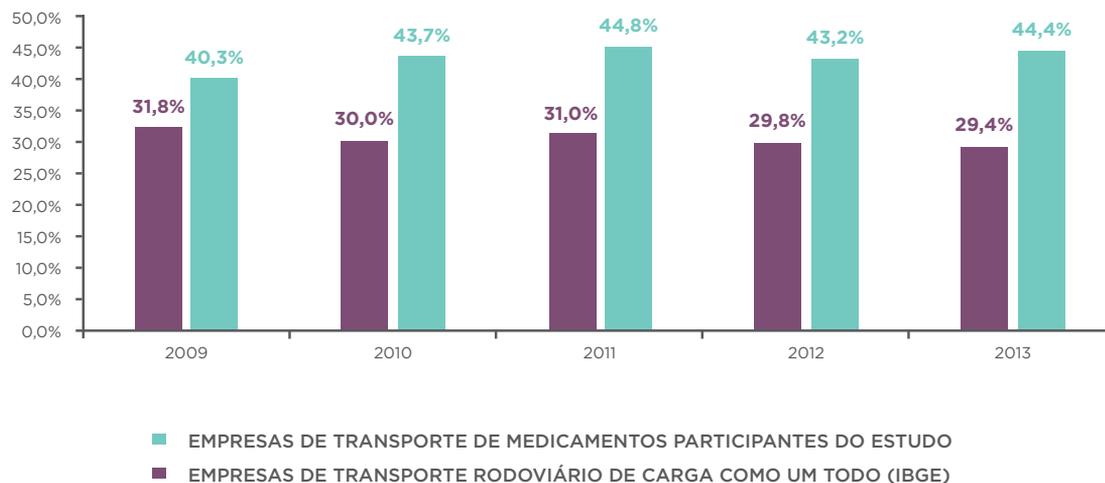
utilizando os valores do IBGE como base, percebe-se que, em 2009, esses gastos das empresas eram 15% maiores e passaram a ser, em 2013, 38% maiores. Por fim, essa elevação do total resultou numa pressão na margem destas empresas, avaliando-se somente tais gastos. Considerando-se a margem percentual destas empresas em 2009 como base, houve uma redução de 44%, em 2015, mesmo após uma recuperação em 2014.

EVOLUÇÃO DOS GASTOS COMO PORCENTUAL DA RECEITA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS PARTICIPANTES DA PESQUISA DO ESTUDO



Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes do estudo

COMPARAÇÃO DA EVOLUÇÃO DAS DESPESAS OPERACIONAIS COMO PERCENTUAL DA RECEITA



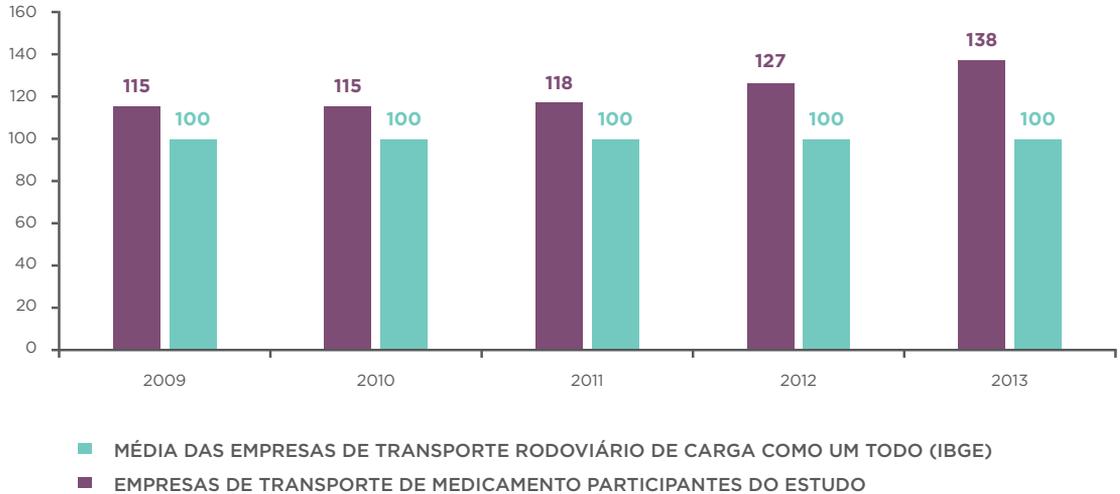
Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes e dados públicos da PAS/IBGE

FROTA

Outros dados levantados com as empresas transportadoras do grupo dizem respeito à frota atual. Um dos principais investimentos de uma empresa de transporte é aquele destinado à renovação da frota.

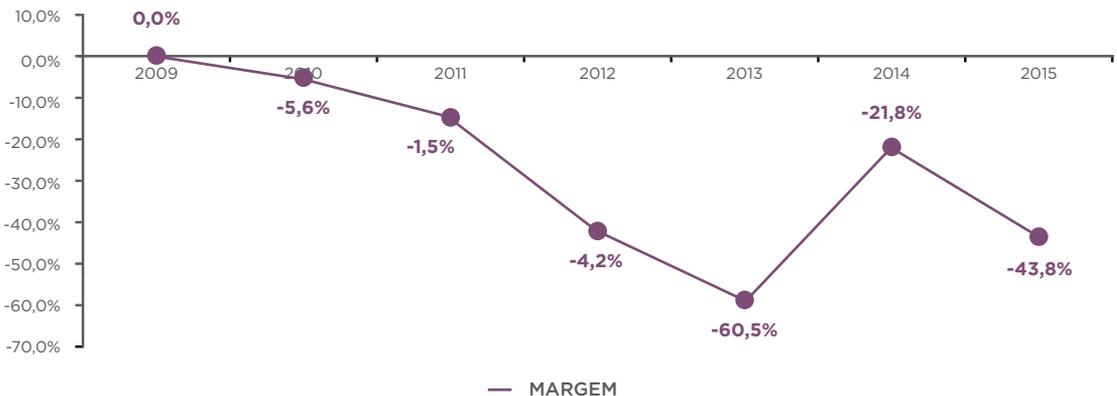
Devido ao contexto de incerteza do ponto de vista da legislação sanitária e de transporte e às dificuldades econômicas vividas pelo setor de transporte de medicamentos, existe uma forte preocupação com o envelhecimento da frota. Caminhões antigos poluem mais e exigem maiores custos de manutenção, além de

COMPARAÇÃO DOS GASTOS COM PESSOAL (NÚMERO ÍNDICE - BASE 100)



Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes e dados públicos da PAS/IBGE referentes ao setor de Transporte Rodoviário de Carga como um todo

VARIAÇÃO DA MARGEM PORCENTUAL PARA AS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS PARTICIPANTES DO ESTUDO (ANO DE BASE: 2009)



Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes. Nota: A "Margem" foi calculada como diferença entre o faturamento líquido destas empresas e a soma dos custos, despesas operacionais e gastos com pessoal.

possuírem um maior risco de acidente. De fato, para certos tipos de carga, existem limites máximos para a idade da frota, por exemplo, no caso da carga química.⁴⁵

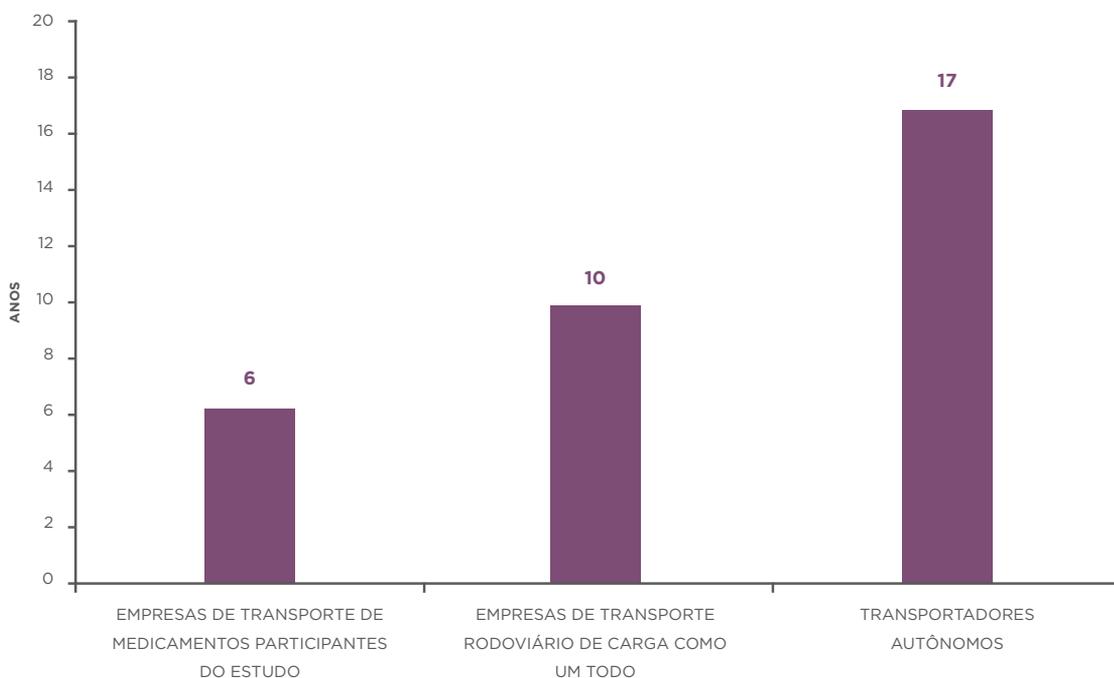
As transportadoras que participaram do estudo possuem uma frota cerca de quatro anos mais nova que a média do mercado para empresas. A frota autônoma é ainda mais velha, alcançando 17 anos de idade, em média.

Assumindo-se que as empresas de transporte de medicamentos participantes do estudo compram apenas veículos novos, foi possível calcular o volume de frota adquirido a cada ano.

Observa-se que essas aquisições acompanham as tendências do faturamento, mas as variações são mais acentuadas. Assim, entre 2011 e 2012, enquanto o faturamento caiu menos de 10 pontos percentuais, o volume de veículos novos comprados diminuiu cerca de 60 pontos percentuais.

Os dados levantados com empresas participantes do estudo sugerem que a decisão de investir seja fortemente influenciada pelo faturamento, mas existem outros fatores importantes. De fato, as expectativas dos empresários em relação ao futuro também afetam o nível de investimento, sobretudo, em circunstâncias de forte incerteza.

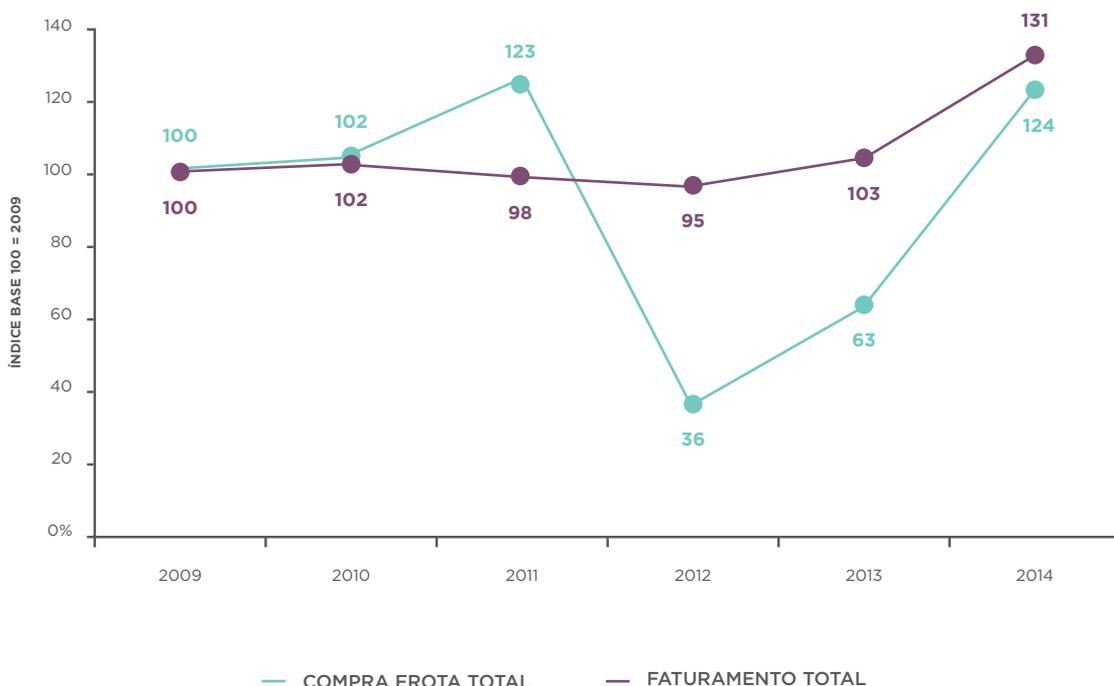
COMPARAÇÃO DA IDADE MÉDIA DA FROTA TOTAL EM 2015



Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes e dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nota: A frota total inclui caminhões, furgões, utilitários e veículos de apoio.

45. Disponível em: <<http://www.abtlp.org.br/index.php/abiquim-publica-nova-edicao-do-sassmaq/>>.

EVOLUÇÃO DA COMPRA DE FROTA E DO FATURAMENTO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS PARTICIPANTES DA PESQUISA



Nota: Assume-se que as empresas compram apenas veículos novos, logo a data de fabricação equivale à de compra.

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas participantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE OS IMPACTOS DAS PRINCIPAIS MUDANÇAS NO SETOR

As análises realizadas apontam para uma tendência de redução nas margens do setor de transporte de produtos farmacêuticos. As causas para essa tendência aparentemente ocorrem pela elevação dos Gastos com Pessoal como proporção do faturamento, ligada, principalmente, à maior necessidade de pessoal na operação.

Esse aumento dos gastos com pessoal é, em parte, compensado com a melhora das operações, embora haja também pressão de aumento de custos nessas áreas. Isso indica que a pressão sobre as margens dessas empresas pode aumentar, uma vez que a melhora operacional não pode ser empreendida de forma perene.

Essa tendência pode implicar na saída ou quebra de empresas especializadas no setor, o que levaria a uma concentração deste mercado e, eventualmente, na retomada de preços mais elevados.



PERSPECTIVAS

Os fatores relevantes para a análise sobre as perspectivas para a cadeia de abastecimento de medicamentos no Brasil, com foco no papel exercido pelos transportadores e na dinâmica de funcionamento existente entre os elos da cadeia, são:

- interação dos elos da cadeia com o setor público e suas respectivas implicações, visto que as formas de interação interna e externa são fundamentais para o entendimento de grande parte dos desafios a serem enfrentados pelo setor como um todo, sobretudo pelos transportadores.
- necessidade de maior integração e diálogo entre os diferentes elos da cadeia farmacêutica.
- impacto das possíveis mudanças na legislação sobre o nível de serviço e as finanças das transportadoras
- estrutura competitiva das transportadoras

Complementadas por algumas visões da FGV, as considerações apresentadas baseiam-se nas entrevistas realizadas com representantes de todos os elos envolvidos na cadeia de abastecimento de medicamentos (indústrias farmacêuticas nacionais e internacionais, transportadoras, distribuidores, redes de farmácias e seguradoras).

OS PRINCIPAIS DESAFIOS COLOCADOS PELO PODER PÚBLICO SOBRE A CADEIA DE ABASTECIMENTO DE MEDICAMENTOS NO BRASIL

Muitas das dificuldades apresentadas pelos entrevistados estão condicionadas a fatores diretamente ligados ao poder público, sobretudo no que se refere à regulação, legislação sanitária e de transportes, tributação, infraestrutura e fiscalização. Esses elementos influenciam a operação logística de todos os elos da cadeia, em graus distintos, direta ou indireta-

mente. Além disso, também impactam o nível do serviço prestado, a estrutura de custos das empresas e a estrutura competitiva da cadeia, conforme exposto adiante.

LEGISLAÇÃO SANITÁRIA E DE TRANSPORTES

Em relação a este item, o texto a seguir apresenta os principais desafios na opinião dos transportadores de medicamentos.

Os principais desafios estão relacionados às dúvidas sobre a aplicação da legislação sanitária e de transportes, ausência de contrapartida em infraestrutura para a aplicação das normas, como qualidade das rodovias, informalidade (fruto de assimetrias na fiscalização) e a indefinição ou até mesmo inexistência de normas que são consideradas relevantes para o bom funcionamento do setor.

A dificuldade na aplicação das novas normas tem levado os transportadores a pressionar o governo. Em relação à legislação dos transportes, mais especificamente no que diz respeito à Lei do Motorista (Lei nº 12.619/2012), os transportadores já conseguiram uma primeira mudança, através da Lei nº 13.103/2015, que abriu a possibilidade de estender a jornada diária de 8 horas, por até duas horas extraordinárias ou, se previsto em convenção ou acordo coletivo, por até quatro horas extraordinárias.

No entanto, ainda existe uma preocupação com a falta de pontos de parada adequados nas estradas, principalmente nas regiões Norte e Nordeste. Logo, na visão dos transportadores, a legislação deveria evoluir no sentido de regulamentar os pontos de parada, não só nas rodovias concessionadas, que já são reguladas pela Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego/MTE nº 944 de 8 de julho de 2015, mas também nas rodovias geridas pelos vários níveis de governo. Adicionalmente, defendem a introdução de legislações de “implementação gradativa”,

isto é, com metas intermediárias, que reduzam a informalidade. No caso da Lei do Motorista, os entrevistados julgam que o aumento do tempo de parada (para refeição, para descanso diário, noturno e semanal) poderia ter sido gradativo, até que fossem garantidas as condições de infraestrutura adequadas.

No que se refere à legislação sanitária, apesar desta ter evoluído muito desde a criação da ANVISA em 1999 (Lei nº 9.782), ainda existem certos requisitos que não estão claros ou que não existem nas normas vigentes. Um exemplo são as normas de controle da temperatura.

Embora a legislação estabeleça os limites máximos e mínimos de temperatura de exposição recomendados para que se garanta a manutenção das propriedades do medicamento, ela não estabelece como a temperatura deve ser monitorada e/ou mantida.

Por exemplo, a legislação não estabelece se o transportador deve monitorar a temperatura por meio de um termo-higrômetro que envia informações para um farmacêutico responsável na base de operações, ou apenas por meio do controle manual do motorista. Da mesma forma, a legislação ainda é vaga com respeito à obrigatoriedade de veículos isotérmicos e/ou refrigerados.

Diante deste cenário, os transportadores adotam uma postura conservadora, uma vez que a falta de definição destes requisitos dificulta e até desincentiva a realização de investimentos em novas tecnologias que permitiriam tornar mais seguro o transporte de medicamentos.

Adicionalmente, os empresários do transporte levantaram a necessidade de novas normas, específicas para o transporte de medicamentos, como a introdução de uma idade máxima para a frota, que já existe para os produtos químicos, e de um piso mínimo para o salário do motorista. A introdução de novos requisitos de qualificação da mão de obra que opera com a carga farmacêutica, para complementar a norma vigente que requer apenas a supervisão de um farmacêutico responsável, também

está sendo discutida. Assim, a possibilidade de novas mudanças tanto na legislação sanitária como na de transporte também tem contribuído para uma situação em que a maioria das transportadoras está postergando a realização de novos investimentos.

“GUERRA FISCAL”

Os problemas trazidos para a operação de transporte pela conhecida “guerra fiscal” foram levantados pela maioria dos laboratórios. A análise a seguir se apoia em suas principais observações sobre esse fato.

Alguns estados como Goiás, têm implantado incentivos fiscais para atrair laboratórios farmacêuticos e distribuidores. No entanto, essa situação gera distorções no mercado e maiores custos logísticos. Esses custos de expansão das rotas praticadas podem tornar-se ainda maiores se não forem realizados os devidos investimentos na infraestrutura de transporte no Estado de destino.

Se a “guerra fiscal” impacta fortemente os laboratórios que trabalham com produtos patenteados, certamente impacta com maior intensidade os laboratórios que trabalham somente com produtos sem patente (genéricos e outros remédios de marca). O peso do frete, volume transportado e necessidade de distribuição mudam drasticamente quando se tratam de produtos não mais patenteados, considerando que o valor desses medicamentos é menor do que aqueles que ainda possuem patente.

De maneira geral, uma reforma fiscal promoveria um choque no mercado, colocando fim às distorções, dando ênfase para a esfera logística da produção.

Adicionalmente, os laboratórios se mostram preocupados com possíveis mudanças na legislação, e com a aplicação dessas mudanças. Considerando o desenvolvimento de produtos farmacêuticos a partir de substâncias cada vez mais complexas e que devem demandar maiores cuidados de conservação, o monitoramento

da temperatura é visto como um desafio importante pelos laboratórios, principalmente na ponta final da cadeia, ou seja, nos pontos de venda (são mais de 70 mil farmácias no Brasil). Como consequência, a tendência é uma maior exigência logística tanto dos laboratórios como dos distribuidores e redes sobre os transportadores.

Embora a necessidade do envolvimento do poder público seja clara, no que diz respeito à legislação sanitária, à reforma tributária e aos investimentos em infraestrutura, a visão dos laboratórios é de que o setor de transporte de medicamentos não tem se envolvido suficientemente nessas questões: os transportadores precisariam se organizar melhor para reivindicar junto ao governo melhorias relacionadas à infraestrutura, à legislação e às barreiras fiscais. A maioria das empresas mantém uma posição reativa, isto é, esperam a promulgação de uma nova legislação para então levantar as dificuldades de aplicação e recorrer, em vez de envolver-se na própria elaboração da lei. Para os laboratórios, ainda são poucas aquelas transportadoras que demonstram alguma iniciativa nesse sentido.

ASSIMETRIA NA FISCALIZAÇÃO

A assimetria na fiscalização é um dos principais desafios enfrentados pelos distribuidoras e redes de farmácias, pois recai principalmente sobre a ponta final da cadeia. Dada esta situação, os distribuidores adotaram uma postura ativa em relação ao poder público e tem investido fortemente em logística e pressionam o restante da cadeia para fazer o mesmo. Para os distribuidores, tornar mais homogênea a fiscalização ao longo da cadeia poderá trazer importantes benefícios em termos de segurança para o consumidor final.

Quanto à operação de transporte, para todos os segmentos que participaram da pesquisa as mudanças na legislação não vêm acompanhadas dos devidos avanços nas condições de infraestrutura. Nesse sentido o caso das restrições à circulação que vêm sendo adotadas em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, e que

devem ser adotadas em outras capitais, é significativo porque traz importantes dificuldades e custos logísticos para a operação de transporte de medicamentos.

Se por um lado os transportadores podem ter um papel central no sentido de pressionar o governo por mais transparência na elaboração e aplicação das normas e leis e por melhores condições de infraestrutura, no que diz respeito à Lei da Rastreabilidade, por exemplo, ocupam um papel secundário, conforme exposto a seguir.

NECESSIDADE DE MAIOR INTEGRAÇÃO DA CADEIA

A maior integração e diálogo entre os diferentes elos da cadeia farmacêutica é essencial para superação dos desafios apresentados. Neste sentido, o estudo constatou que tanto os transportadores como os laboratórios consideram importante a realização de um trabalho conjunto, para montar um plano de ação que permita adequar os serviços de transporte às exigências dos clientes (distribuidores e redes farmacêuticas). Para os laboratórios é particularmente importante devido a tendência de maior pulverização da indústria e à concentração do varejo farmacêutico.

As redes de farmácias estão ganhando cada vez mais poder de mercado, comparativamente à indústria. Com a redução do poder da indústria, ter o produto na gôndola ficou ainda mais importante, e isto depende da eficiência e eficácia da logística. Nesse contexto, o diálogo e a troca de informações entre a indústria, os transportadores e os distribuidores e redes de farmácias é essencial, inclusive com o objetivo de conquistar melhorias para o setor de forma geral.

Distribuidores e redes de farmácias concordam com a necessidade de maior interação e cooperação entre os elos da cadeia. A redução dos índices de ruptura da cadeia farmacêutica depende dessa interação, principalmente, de uma

maior troca de informações entre os elos, que permita identificar os problemas e definir as melhores estratégias de ação, aumentando eficiência e reduzindo custos. Para todos os agentes da cadeia essa troca de informações pode vir a ser viabilizada pela Lei da Rastreabilidade.

A LEI DA RASTREABILIDADE

A Lei da Rastreabilidade, Lei nº 11.903, de 14 de janeiro de 2009, criou o Sistema Nacional de Controle de Medicamentos (SNCM), envolvendo a produção, comercialização, dispensação e a prescrição médica, odontológica e veterinária, assim como os demais tipos de movimentação previstos pelos controles sanitários. De acordo com o Art. 3º da Lei o controle será realizado por meio de sistema de identificação exclusivo dos produtos, prestadores de serviços e usuários, com o emprego de tecnologias de captura, armazenamento e transmissão eletrônica de dados. Para cada medicamento, deverão ser obtidas as seguintes informações:

I - fabricante (autorização de funcionamento, licença estadual e alvará sanitário municipal dos estabelecimentos fabricantes);

II - fornecedor (atacadistas, varejistas, exportadores e importadores de medicamentos);

III - comprador (inclusive estabelecimentos requisitantes de produtos não aviados em receitas com múltiplos produtos);

IV - produto (produto aviado ou dispensado e sua quantidade);

V - unidades de transporte/logísticas;

VI - consumidor/paciente;

VII - prescrição (inclusive produtos não aviados numa receita com múltiplos produtos);

VIII - médico, odontólogo e veterinário (inscrição no conselho de classe dos profissionais prescritores)”.

Fica patente, na quantidade de informações que se pretende levantar, a complexidade do sistema, que vai exigir importantes investimentos em tecnologia e equipamentos, principalmente por parte da indústria de medicamentos. O principal objetivo da introdução desse sistema é o de diminuir o roubo e a falsificação de produtos farmacêuticos e veterinários, bem como a evasão fiscal. Por isso, o SNCM vai requerer o levantamento e armazenamento das informações do medicamento, toda vez que ocorrer uma mudança de propriedade.

No entanto, os prazos para a implantação e os procedimentos de execução do SNCM ainda estão sendo discutidos e, em princípio, os agentes que lançarão dados no sistema serão os laboratórios, distribuidores e redes de farmácias. Logo, embora o serviço de transporte figure como parte dos dados que deverão ser armazenados no sistema, o papel dos transportadores ainda não foi definido, e por isso, eles não foram envolvidos no processo de elaboração da Lei. Algumas transportadoras já se colocaram à disposição para integração de sistemas de Tecnologia da Informação, mas o órgão regulador ainda não demandou seu envolvimento.

Conforme supracitado, entre os pontos positivos da rastreabilidade dos medicamentos, identificados na pesquisa, vale ressaltar a possibilidade de integração da cadeia como um todo. O compartilhamento de informações, inclusive sobre avaria e extravio, vai permitir maior controle da carga, melhor gestão dos estoques e melhor estratégia logística. A implantação do SNCM vai exigir importantes investimentos em tecnologia e infraestrutura, aumentando as barreiras à entrada no setor, elemento que pode influenciar a estrutura competitiva do mesmo.

Quanto aos pontos negativos, a pesquisa apontou para a falta de definições importan-

tes quanto ao desenvolvimento e execução do sistema, como: tipo de banco de dados, inteligência do sistema, integração entre os sistemas, linguagem a ser usada, e responsabilidade pelo banco de dados. Para os laboratórios entrevistados, a ANVISA prevê que o detentor do registro do medicamento fique encarregado do banco de dados da cadeia inteira, o que eles vêm como uma tentativa de transferir a responsabilidade de fiscalização. Além disso, existe uma preocupação, principalmente por parte da indústria, sobre os custos de implantação do sistema, que eles temem recair unicamente sobre eles, e sobre a garantia da continuidade do processo de rastreabilidade na ponta final da cadeia, que não estaria adequadamente preparada. Já na visão dos distribuidores e redes de farmácias, o peso do sistema recairia justamente sobre eles pela fiscalização ser mais fácil na ponta final da cadeia.

A aplicação da Lei da Rastreabilidade é um dos pontos que gera incerteza para o setor como um todo, sobretudo com a estrutura de custos das empresas será afetada. Apesar do impacto sobre a estrutura de custos das empresas decorrente da aplicação dessa e de outras leis e normas, certamente será possível observar a elevação do nível do serviço prestado pela cadeia de maneira geral, sobretudo pelos transportadores, conforme será exposto adiante.

O IMPACTO DAS POSSÍVEIS MUDANÇAS NA LEGISLAÇÃO SOBRE O NÍVEL DE SERVIÇO E FINANÇAS DAS TRANSPORTADORAS

As mudanças esperadas na legislação, com a maior especialização e modernização do serviço de transporte, podem trazer impactos importantes para o nível de serviço do transporte de medicamentos. Nesse sentido, é comum aos transportadores a visão de que a tendência é de que aumente a necessidade de novos investimentos em transporte, veículos refrigerados, renovação da frota, pessoal qualificado (farmacêuticos em todas as filiais), segurança, tecnologia, embalagens, processos, etc.

MÃO DE OBRA QUALIFICADA

Existe uma forte preocupação no setor com respeito à crescente escassez de motoristas, provavelmente aliada à baixa remuneração e ao aumento de demanda por motoristas, especialmente em virtude da Lei do Motorista (Leis nº 12.619/2012 e 13.103/2015). Adicionalmente, as exigências operacionais (controle de temperatura, restrições de segurança, etc.) aumentam a responsabilidade e as atribuições do motorista.

Essa visão é confirmada pelas seguradoras e gestoras de risco. Segundo eles, os avanços tecnológicos vêm permitindo um controle cada vez maior da carga e maior eficiência logística, além de possibilitar o levantamento de uma variedade de informações sobre frota e sua eficiência, que permitem que as gestoras de risco passem a assessorar as transportadoras na gestão de seus processos logísticos, permitindo que as transportadoras adicionem mais valor aos serviços prestados aos seus clientes.

Para os laboratórios, a tendência é que a concorrência no mercado farmacêutico aumente devido à perda de patentes e à ascensão dos genéricos. Conforme foi mencionado, a gestão logística de medicamentos genéricos e medicamentos de marca é bastante diferente. Por um lado, os genéricos possuem uma margem menor do que os medicamentos de marca, logo o esforço na redução de custos é maior. Além disso, o genérico concorre com outros medicamentos do mesmo princípio ativo, de forma que os laboratórios precisam que o seu produto esteja disponível na gôndola para não perder a venda para a concorrência. Nesse contexto, a eficiência logística vem ganhando mais importância para o setor farmacêutico.

A estratégia dos laboratórios tem sido de atrair profissionais de outros setores, onde a concorrência já é maior, trazendo novas práticas que permitam alcançar maior eficiência logística. Nesse sentido, a pesquisa indicou que o mo-

vimento de encarar a logística como uma atividade estratégica é recente e tem a tendência a aumentar. Entre as novas práticas que poderiam ser adotadas, os representantes da indústria mencionaram a utilização de índices de desempenho, maior controle da operação e, inclusive, a implementação de programas de desenvolvimento de transportadores. Entre outras coisas, alcançar esses objetivos vai depender da superação de dificuldades regionais (principalmente nas regiões Centro-Oeste e Nordeste), do maior envolvimento dos transportadores, bem como de uma padronização das exigências dos distribuidores e das redes de farmácia, sendo as últimas as mais exigentes.

O mercado de varejo farmacêutico, também passou por importantes mudanças nos últimos cinco anos, segundo os entrevistados do setor. A consolidação do mercado com o surgimento de grandes redes de farmácias e a pesada fiscalização sobre a ponta final da cadeia tem pressionado por uma mudança de postura com respeito à logística. Porém, na visão dos distribuidores e redes de farmácia, essa modernização não atingiu todos os elos da cadeia por igual. Embora a indústria tenha um forte interesse em melhorar a logística, devido à maior concorrência, os transportadores ainda não se envolveram no processo de mudança. Logo, com a introdução de práticas inovadoras, e uma preocupação cada vez maior com o nível de serviço e de desempenho, os transportadores precisam especializar-se e talvez, inclusive, regionalizar-se (os entrevistados levantaram a possibilidade de criação de nichos de operação, nas rotas para o Nordeste, por exemplo).

ESTRUTURA DE CUSTOS

Outro ponto de grande preocupação do setor são os impactos, no futuro, que as mudanças na legislação e a pressão por um maior nível de serviço podem ter sobre as finanças e investimentos das empresas de transporte. Entre os transportadores há visões otimistas e pessimistas.

A situação econômica atual das empresas de transporte de medicamentos é pautada por dois fatores: a tendência crescente dos custos de operação, a necessidade de investimentos e a consequente tendência decrescente da rentabilidade da carga farmacêutica. De fato, o custo fixo do transporte de medicamentos é elevado, pelas exigências legais e operacionais. Adicionalmente, considerando que o preço dos medicamentos é controlado pelo governo e o frete é, também, função do valor transportado, os transportadores enfrentam dificuldades no repasse do aumento de seus custos. Portanto, para alguns transportadores, o curto e médio prazo vão ser desafiadores, porque o valor do frete não deve aumentar o suficiente para compensar os investimentos realizados, nem para permitir novos investimentos.

Algumas transportadoras também ressaltaram os impactos das falhas de fiscalização, na medida em que permitem a existência de uma concorrência predatória por concorrentes atuando na informalidade. Esse quadro dificulta ainda mais as finanças e investimentos das transportadoras que já realizaram ou pretendem realizar os investimentos exigidos pela legislação e demandados pelo mercado. Na ausência de melhorias nesse sentido, algumas transportadoras estão perdendo parte da motivação para continuar no ramo farmacêutico, e começam a diversificar suas cargas.

Já outras transportadoras possuem uma visão mais otimista do futuro, porque acreditam que há ainda muito espaço para crescimento no setor de transporte de medicamentos. Existem fatores estruturais que ainda tornam o mercado muito atraente. Além dos medicamentos possuírem uma sazonalidade baixa por serem produtos de alta necessidade e constituírem uma carga de alto valor agregado, a expectativa de vida da população brasileira é crescente, o que deve aumentar o consumo de medicamentos no médio-longo prazo.

Adicionalmente, a tendência de endurecimento da legislação sanitária, inclusive com a Lei da Rastreabilidade, e de modernização do





mercado de varejo farmacêutico devem oferecer oportunidades expressivas. Assim, na visão de alguns entrevistados, é importante dar continuidade ao processo de modernização e especialização do transporte de medicamentos, de forma a oferecer mais serviços e de melhor qualidade, podendo permitir um aumento no valor do frete.

O principal desafio das transportadoras que enxergam oportunidades de crescimento por meio da especialização e da modernização do serviço é a necessidade de organização e padronização entre as próprias transportadoras. Esta visão coincide com a dos representantes dos laboratórios, de que as transportadoras têm evoluído de forma muito lenta até agora. Segundo eles, as margens das transportadoras

devem estar diminuindo, por causa da elevação dos custos e do número de serviços exigidos. Adicionalmente, o contexto de incerteza com respeito às mudanças na legislação dificulta a decisão de investir. No entanto, como as exigências têm tendência a aumentar, o caminho passa obrigatoriamente pela adaptação e modernização do setor de transporte, assim como já aconteceu no resto da cadeia.

A ESTRUTURA COMPETITIVA DAS TRANSPORTADORAS

Dadas as dificuldades impostas pelas exigências e pela legislação, e a situação financeira fragilizada das empresas de transporte de medicamentos, outro tema abordado na pesquisa

foi o risco de monopólio no setor. Do ponto de vista dos transportadores, embora o número de empresas atuantes no mercado tenha diminuído nos últimos anos, ainda não existe um risco de monopólio. Por um lado, existe uma tentativa de entrada de novos concorrentes, de transportadoras menores que têm tido bastante dificuldade por tratar-se de um mercado regulado e complexo, com custo fixo alto e a necessidade de licenças.

Por outro lado, algumas empresas de transporte que atuam no setor de medicamentos têm optado pela diversificação e pela introdução de novos negócios. Além da diversificação da carga, para a operação de cargas compatíveis com os medicamentos (como eletrônicos), os entrevistados apontaram para outras atividades que poderiam ser desenvolvidas para a indústria farmacêutica como a logística reversa. Quanto aos novos negócios, poderiam incluir serviços em outros elos da cadeia farmacêutica, como o atendimento de hospitais e o transporte de matéria prima sob controle aduaneiro.

Da mesma forma, os laboratórios farmacêuticos não apontaram para um risco iminente de monopólio do transporte rodoviário de medicamentos, embora acreditem na necessidade de mudanças drásticas no setor. Dada a rápida transformação na ponta final da cadeia, com o movimento recente de fusões e formação de grandes conglomerados, os transportadores terão que se adequar a um grau de especialização mais elevado, e possivelmente especializar-se em nichos diferentes para padrões

diferentes de transporte. Como a indústria de maneira geral não tem o objetivo de internalizar o serviço de transporte, alguns laboratórios apostam em projetos de regionalização do transporte, focando em empresas menores, para melhorar a qualidade do serviço e diminuir os custos.

Essa visão de que a regionalização do transporte, por meio da contratação de empresas menores, poderia trazer uma melhoria do serviço, também existe na ponta final da cadeia. De fato, os distribuidores e redes de farmácia atuam com transportadores menores nas suas operações de distribuição, logo existe uma tendência à comparação com as empresas de transporte que fazem o transporte da indústria para eles. Quanto à consolidação que vem ocorrendo no setor de transporte, os entrevistados acreditam que não seja um problema, pois tem aumentado a qualidade, o nível de dedicação e a profissionalização do serviço. No entanto, ainda existem problemas pontuais graves, que levaram inclusive alguns distribuidores a realizar eles mesmos a operação do transporte para alguns laboratórios. Nestes casos, os problemas de operação vão além do transportador, ressaltando a necessidade de maior integração na cadeia como um todo.

Talvez essa visão de regionalização não leve às melhorias esperadas, considerando as dificuldades das pequenas atenderem aos requisitos associados ao transporte de medicamentos e os volumes envolvidos.

ENTIDADES APOIADORAS



