

RIQUEZA DESPERDIÇADA

Os problemas de infra-estrutura e logística no Brasil causam, a cada ano, um prejuízo incalculável para o setor agropecuário nacional



Partindo com a sua carreta carregada com 37 toneladas de soja do município de Campo Verde, MT, com destino ao porto de Santos, o fretista Catetano Grandini percorre cerca de 2 mil quilômetros em uma viagem de três dias, que poderia ter uma duração de, no máximo, dois. Grandini recebe um frete de R\$ 155 por tonelada, mas gasta cerca de R\$ 400 só nos oito pedágios espalhados ao longo de todo o percurso. O principal problema, porém, é que esse alto custo não tem uma contrapartida equivalente



na qualidade das estradas que Crandini é obrigado a enfrentar.

Corn o seu alto potencial na produção de grãos, o estado do Mato Grosso é um dos que mais sofre com o escoamento de produção. Estradas em mau estado de conservação, como a BR 070, que corta o estado em direção ao Sul do país, e a estadual MT 251, que liga o município de Campo Verde à capital, Cuiabá, são um exemplo claro do descaso dos órgãos públicos. No interior desse estado, caminhões quebrados pelos buracos do asfalto já são uma cena quase

banal. Quando chove, a situação piora consideravelmente, pois é fácil encontrar carretas carregadas de grãos atoladas em estradas de terra batida, acarretando prejuízos aos produtores e às empresas de transporte.

De acordo com o diretor de obras da Secretaria de Estado de Transportes do Estado do Mato Grosso, Orlando Monteiro da Silva, no ano passado, o governo estadual arrecadou R\$ 280 milhões em taxas e tributos aplicados aos serviços de transporte, dos quais 70% foram destinados ao sistema rodoviário e 30% ao saneamento e



Não é razoável escoar a soja por meio de caminhões



Erai Maggi: "Com a produtividade em alta, a logística se torna mais difícil"

infra-estrutura. "Nos últimos anos, foram feitas parcerias entre o governo do estado e os produtores rurais para melhorar a infra-estrutura viária, mas ainda precisamos de mais investimentos para ampliar e conservar os 28 mil quilômetros de estradas estaduais", explica o diretor.

Perspectivas de recuperação

Embora tarde, alguma solução está a caminho. O governo federal pretende criar um novo plano nacional de logística dentro do Programa de Aceleração do Crescimento, PAC. Já em abril, técnicos do governo vão percorrer 27 capitais bra-



Caminhões sobrecarregados transitam em estradas de terra batida

sileiras, para fazer um estudo destinado a propor uma possível solução para amenizar os prejuízos no transporte de produtos primários provocados pelas atuais deficiências na infra-estrutura. Para o diretor de Planejamento da Secretaria de Política Nacional de Transportes, Francisco Luiz Batista da Costa, a malha rodoviária brasileira realmente não comporta o escoamento de toda a produção. "Não é razoável escoar a soja por meio de caminhões. Nós temos como meta investir em sistemas alternativos de transporte, como hidrovias e ferrovias. O objetivo é ampliar a malha ferroviária em 4 mil quilômetros nos próximos anos, e o cronograma dessa ampliação já está sendo feito", explica.

De acordo com Batista da Costa, rodovias importantes para o escoamento de grãos do país, como a BR 163 e BR 364, deverão ser ampliadas até o final de 2010. "Uma das ações que ainda está em estudo é a ampliação da malha rodoviária e ferroviária que deve chegar ao rio Madeira. Com os investimentos que serão feitos no médio prazo, todo o sistema de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste será viabilizado."

Um estudo feito entre a Secretaria de Política Nacional de Transportes em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, Fipe, revelou que o governo federal repassa para os estados apenas 29% das verbas arrecadadas pela Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico, Cide, aplicada sobre a comercialização de combustíveis. Segundo Batista da Costa, como o governo federal não tem condições de investir no setor de logística nacional, pretende criar mecanismos para estimular investimentos por parte da iniciativa privada.

Os investimentos para o setor de transportes no Brasil estão orçados para este ano em R\$ 13 bilhões, sendo que, em 2006 e 2007, eles foram de apenas R\$ 9 bilhões. Entre as principais propostas em discussão estão as privatizações, principalmente dos setores ferroviário e rodoviário, para as quais recentemente o governo abriu licitações destinadas a selecionar as concessionárias que deverão administrar as rodovias federais, visando a melhorar a sua manutenção e os serviços prestados aos usuários.

Uma das propostas do PAC é a ampliação das malhas rodoviárias e ferroviárias



Pedágios cobrados não têm contrapartida na qualidade das estradas

de todo país. Um dos projetos do programa é a ampliação da Ferrovia Norte-Sul até Belém, PA, e de Ilhéus até a Zona da Mata baiana. Outro projeto, que ainda está em fase de estudo, é a ampliação da Ferronorte, com o objetivo de conectar Belém com as ferrovias do Centro Sul, principalmente com a malha ferroviária paulista, passando pelo Centro-Oeste.

Escoamento comprometido

Cerca de 70% da produção de soja do estado do Mato Grosso, que corresponde a 15 milhões de toneladas, são escoadas através dos dois principais portos brasileiros, de Santos e Paranaguá. Para o diretor administrativo da Associação dos Produtores de Soja do estado, Aprosoja, Nadir Sucolotti, o que falta para resolver o problema de logística da região é a realização de investimentos no sistema rodoviário e ferroviário por parte do governo federal. "Escoar a produção por meio das estradas federais e estaduais é inviável, porque os custos são elevados. Para se ter uma idéia, o produtor paga US\$ 130 dólares por tonelada para escoar a sua produção - um valor excessivamente alto", diz Sucolotti.

O representante da Aprosoja diz que a falta de ampliação da malha ferroviária é um dos principais agravantes, pois ela não atende os principais municípios produtores. "O que vemos no escoamento da produção do estado do Mato Grosso é uma grande confusão, pois alguns produtores têm que colocar o seu produto em caminhões para ser levado até as estações ferroviárias, e depois é encaminhado para os portos. Esse é um dos principais motivos que prejudicam a agilidade do sistema, além de custar mais o produtor, porque ele tem que pagar por dois trabalhos", diz Nadir Sucolotti.

Uma das soluções apontadas pela Aprosoja é a ampliação da BR 163, e também a abertura de mais linhas de crédito para fomentar o sistema de escoamento de grãos, não só do estado no Mato Grosso, mas em todo o país, já que, ainda de acordo com a entidade, esses investimentos no setor são quase nulos.

Nadir Sucolotti também sugere a redução e padronização das taxas de importação e exportação, para que toda a cadeia produtiva seja beneficiada. "Para que isso aconteça, deve haver uma intervenção

Uma das propostas do PAC é a ampliação das malhas rodoviárias e ferroviárias de todo país



Caetano Grandini se queixa dos pedágios altos em estradas ruins



Armazenagem nas fazendas é uma das soluções para o problema

governamental, porque nós temos condições de crescer, mas faltam investimentos em novas empresas de insumos dentro do país, que vão permitir a redução dos seus custos", argumenta.

Direto ao porto

Outro problema enfrentado pelo produtor rural brasileiro é a falta de sistemas de armazenamento nas próprias fazendas. Essa situação faz com que o produtor não tenha outra escolha senão enviar a sua produção aos portos logo após a colheita. Silos são equipamentos caros e, para adquiri-los, é preciso contar com linhas de crédito adequadas, que não pesem excessivamente no bolso dos produtores.

Adicionalmente, os custos de exportação praticados no Brasil estão entre os maiores do mundo. Um exemplo disso, é a taxa que o produtor de grãos paga pelos serviços portuários, que varia de US\$ 7 a US\$. A principal reivindicação dos produtores está diretamente relacionada ao custo de exportação e, principalmente, com a falta de uma infra-estrutura portu-

ária que permita um fluxo de escoamento mais dinâmico.

Cerca de 70% das exportações de grãos do estado do Mato Grosso são direcionadas ao porto de Paranaguá, mas, de acordo com especialistas, essa rota já está estrangulada. Para Erai Maggi, maior produtor de soja e de sementes do mundo, cuja propriedade fica na região de Campo Verde, MT, o principal problema são os tributos voltados para a exportação e também a baixa capacidade de armazenamento dos portos brasileiros. "Nossa produtividade tem aumentado a cada ano, mas na hora de exportar toda essa produção, tudo se torna mais difícil."

Maggi defende uma redução da taxa de exportação, que hoje gira em torno de US\$ 120 por tonelada, e também do custo de produção, que segundo ele, tem crescido sem parar nos últimos 30 anos. "O que mais dificulta o processo de exportação é a falta de infra-estrutura. Em alguns casos, a carga chega a ficar até 90 dias esperando o navio atracar e o custo de armazenamento chega a ser equivalente a 20% do preço do produto. Isso ocorre porque os agricultores não têm condições de armazenar toda a sua produção. O governo deveria ampliar as linhas de crédito existentes para estimular o investimento em unidade de armazenamento nas próprias fazendas", diz Maggi.

Segundo ele, outro grande problema são as negociações comerciais com os exportadores, pois o produtor comercializa em dólares, mas recebe em reais. "Com as oscilações no mercado financeiro, principalmente a desvalorização do dólar, nós arcamos com prejuízos. Não temos saída, porque o Brasil é deficiente em adubos e fertilizantes, cujos preços têm subido exageradamente. Nos últimos tempos, eles triplicaram devido à elevação dos preços das commodities", diz. Mas não são somente as taxas que dificultam as exportações. Outro problema é a burocracia que o sistema enfrenta ao longo das negociações com o importador e também com as secretarias especiais responsáveis pela liberação dos produtos.

EXPORTAÇÃO DE SOJA CURVA ASCENDENTE

Apesar do problema de logística, um estudo feito pela consultoria Safras & Mercados aponta que este ano as exportações do complexo soja deverão ter um aumento de 14% em relação ao ano passado, devendo superar o patamar de 43 milhões de toneladas. Analistas da consultora dizem que o aumento da safra, decorrente ao alto período de chuvas, foi uma das causas desse bom resultado.

As exportações do farelo de soja deverão aumentar 15% em relação ao mesmo período do ano passado, atingindo o volume de 14,3 milhões de toneladas. O óleo de soja deverá sofrer um recuo de 10%, com um total de 2,1 milhões de toneladas exportadas. A receita do complexo de exportação de soja deverá ficar em US\$ 18,411 bilhões, 61% a mais do que no ano passado.



Anúncio

Para chegar ao porto, um dos estudos que estão inseridos no PAC é a ampliação do sistema hidroviário nacional, dando ênfase ao rio Madeira como forma de evitar algumas taxas que são cobradas no sistema rodoviário. De acordo com especialistas, essa alternativa significaria uma importante redução nos custos de exportação.

A questão da burocracia não está ligada somente às taxas e tributações, mas também ao processo de regulamentação perante os órgãos ambientais. Para que um produtor possa produzir e escoar sua produção, seja ela voltada para qualquer cultura, ele deve obter um alvará dos órgãos ambientais dos seus devidos estados.

A legislação ambiental, de acordo com Erai Maggi, impede o escoamento dos grãos via hidrovia, pois segundo os ambientalistas a ampliação do leito do rio Madeira, por exemplo, causará sérios danos ambientais nas regiões onde o rio percorre. Para Maggi, tudo deve ter um consenso, pois a rede hidroviária é um fator muito importante para o escoamento da produção no Mato Grosso. "A ampliação do rio Madeira irá melhorar significativamente, porque iremos dobrar o escoamento", argumenta.

Solução ferroviária

Segundo a Associação Nacional dos Transportes Ferroviários, ANTF, a receita da rede ferroviária brasileira entre 1997 a 2007 foi de R\$ 14,4 bilhões. De acordo com o presidente do conselho da entidade, Júlio Fontana Neto, com as concessões das ferrovias para a iniciativa privada, o setor tende a crescer ainda mais. "De 2006 a 2007, os investimentos na malha ferroviária brasileira foram de R\$ 2,7 bilhões, mas o governo federal investiu somente 790 milhões. Este ano, os investimentos serão revertidos para o sistema de materiais rodantes e sinalização para as vias", enfatiza Fontana Neto. A entidade estima que este

ano sejam transportadas mais de 500 mil toneladas de produtos primários.

De acordo com Fontana, outro problema que desacelera o crescimento das ferrovias é a carga tributária, como a Cide, que, só no período de 2002 a 2007 arrecadou R\$ 622 milhões. A entidade contabilizou que, de 1997 a 2007, os governos federais, estaduais e municipais arrecadaram R\$ 4,6 bilhões em tributos incidentes sobre a rede ferroviária nacional.

A falta de investimentos no setor, de acordo com o diretor executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, traz muitos prejuízos para a agricultura. Indagado por Panorama Rural sobre a falta de infra-estrutura no escoamento de grãos do Mato Grosso, Vilaça admite que há uma falta de capilaridade no estado, ou seja, as estradas de ferro são insuficientes para atender à demanda dos municípios produtores de grãos.

Para Rodrigo há uma falta de investimento nesses municípios. No entanto, ele acredita que até 2010 o PAC irá estimular o desenvolvimento em todas as regiões do país. O diretor da ANTF explica que um dos principais motivos que emperra o crescimento da malha ferroviária brasileira é o custo das peças, como os trilhos, por exemplo, que custam US\$ 800 a tonelada. "Devemos investir mais na siderurgia brasileira para que os custos de ampliação da malha ferroviária fiquem menores, além de fomentar toda a economia brasileira", finaliza.

O índice de empregabilidade do setor ferroviário tem aumentado a cada ano. Em 2006 e 2007 aumentou 9% e, entre 1997 e 2007, o aumento foi de 99,6%. Nos próximos anos, a América Latina Logística do Brasil, ALL, pretende investir na modernização dos terminais intermodais, como no porto de Uruguaiana, RS, onde será instalado um pórtico sobre pneus e uma balança dinâmica que agilizará o processo de escoamento das exportações. 