

INFRAESTRUTURA DE NOVO

*** Roberto Rodrigues**

Recente pesquisa realizada por uma revista de economia junto a produtores rurais e outros agentes do agronegócio mostrou que o setor considera a infraestrutura como o maior entrave à sua competitividade, mais do que a carga tributária, a taxa de juros ou o câmbio desfavorável.

Realmente, este é um tema fundamental para o avanço sustentado da agropecuária brasileira, seja para o abastecimento interno dos grandes centros urbanos, seja para a conquista de mais mercados no exterior.

São muitos os aspectos a serem abordados, mas o primeiro e mais importante é a nossa matriz de transporte.

Por circunstâncias históricas, nossa matriz é centrada no transporte rodoviário: 60% de nossas cargas escoam pelas rodovias brasileiras, enquanto nos Estados Unidos este percentual é de 25%, no Canadá de 13% e na Rússia de 4%, para citar alguns países concorrentes. Nossa rede ferroviária transporta 27% de nossas cargas, sendo 50% nos EEUU, 52% o Canadá, 83% na Rússia. Nosso capítulo hidroviário é menos importante, transportando 13% das cargas, mesmo percentual da Rússia, enquanto nos EEUU é de 25% e no Canadá 35%.

Este é um fator limitante na competitividade: o custo médio do frete de uma tonelada da soja é de 42,6 dólares para cada 1000 quilômetros de estrada, 26,8 dólares na ferrovia e 18,3 dólares na hidrovia. E não é só o transporte: também os custos portuários do Brasil são o dobro, por tonelada, dos Estados Unidos e da Argentina (6 dólares por tonelada aqui, sendo 3 dólares nos outros países).

Com isto, o custo médio do frete para um sojicultor do centro oeste é quase 3 vezes maior do que paga seu competidor nos Estados Unidos, na mesma distância.

E tem mais: 60% das exportações brasileiras saem por Santos e Paranaguá, o que exige investimentos vigorosos em portos como Itaqui no Maranhão, PECEN, no Ceará e Suape em Pernambuco, além de outros potencialmente muito importantes, como Belém, Santarém, Porto Velho, e os portos dos Estados do Sul.

Boa parte destas obras prioritárias está prevista no PAC, e, o Brasil poderia atender à demanda recentemente levantada pela OCDE, de aumentar em 40% sua produção de alimentos nos próximos 10 anos.

Segundo o presidente da Bunge, o ex-ministro Pedro Parente, o agronegócio brasileiro perde cerca de 5 bilhões de dólares por ano em função da ineficiência das estruturas de transporte e de portos no país.

No ano de 2007 o país lançou o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) que prevê que em 2025 a matriz será alterada, 35% do frete será feito por ferrovias que vão interligar malhas dispersas pelo sudeste, centro-oeste, norte e nordeste. Enquanto isso, o modal rodoviário cairá para 30% e o aquaviário crescerá para 29%.

Trata-se de expressiva mudança, sobretudo considerando o estado atual de nossas rodovias: só 41,2% são consideradas boas e ótimas (o que é muito melhor que há 10 anos) e o resto é de regular a péssima.

Mas no centro-oeste (um terço da produção) e nordeste, grandes fronteiras agrícolas, menos de 35% são boas e ótimas, o que piora muito a competitividade dos produtores de lá.

E ainda tem a armazenagem. Há um déficit sensível nos estados do Mato Grosso, Minas Gerais e Bahia, onde a produção de grãos vem crescendo. E este déficit é enorme quando se trata de armazenagem a nível da fazenda: no Brasil chega a apenas 11% da produção (e era de 5% em 2003!), enquanto na Argentina é de 25%, na União Europeia de 50% e nos Estados Unidos de 65%. Isto é muito importante, tendo em vista a capacidade do produtor em arbitrar a hora de vender a safra.

Estamos mal na foto, mas há um plano geral que pode melhorar muito a matriz brasileira de transportes, oferecendo ao produtor rural, especialmente do centro-oeste, uma condição muito melhor para competir com os concorrentes de fora e de outras regiões do país.

Só é preciso que o PAC e o PNLT saiam do papel e se transformem em realidade o mais breve possível.

*** Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV, presidente do Conselho Superior de Agronegócio da FIESP e Professor de Economia Rural da UNESP/Jaboticabal**