

MELHORAR A COMPETITIVIDADE

Roberto Rodrigues*

Mais uma vez o agronegócio brasileiro deu demonstração de sua competitividade em 2020, como vem fazendo ano após ano, mas desta vez com o obstáculo do coronavírus: apesar deste fator limitante, as exportações do nosso agro cresceram em relação ao ano anterior, atingindo a espetacular cifra de 100,8 bilhões de dólares, com o saldo de 87,8 bilhões.

Além desse impressionante valor, também houve crescimento nos volumes dos principais itens de exportação. Foram 101,04 milhões de toneladas de soja, 10,1% a mais que em 2019. As exportações de açúcar cresceram 69,4%, chegando a 32,99 milhões de toneladas, assim como as de carnes cresceram 5,2%, com 7,42 milhões de toneladas. As exportações de fibras e produtos têxteis aumentaram 30% e as de café outros 6,2%.

O complexo soja representou 35% do valor exportado, seguido por carnes (17%), produtos florestais (11,3%), açúcar (9,9%) cereais e farinhas (6,8%) e café (5,5%).

Mais uma vez a China foi o grande mercado, importando 33,7% de tudo que exportamos, seguido da Ásia sem China e sem Oriente Médio (18,5%), da União Europeia (16,2%), Estados Unidos (6,9%), Oriente Médio (6,3%) e África (6,1%).

São todos números para comemoração, mormente diante da expectativa que havia em março do ano passado, de que o Covid-19 provocaria gargalos nas cadeias de distribuição interna e externa, perturbando a performance do setor, inclusive com possível prejuízo para o abastecimento interno. Até com certa surpresa, o setor, com o forte apoio do Ministério da Agricultura, rapidamente se organizou e, com o empurrão dado pelo aumento em dólar das principais commodities e pelo câmbio favorável, aumentou as exportações em plena pandemia. E não faltou comida no país, embora os preços tenham subido pelas razões já apontadas.

Tudo isso com uma logística que ainda deixa muito a desejar.

Ainda dependemos muito do modal rodoviário, fruto de uma estrutura logística inadequada que já dura há décadas. E que custa muito mais que o ferroviário, seja por causa do consumo de combustível, seja por causa da manutenção de rodovias e veículos de carga, seja pelas questões tributárias incidentes, seja pelo custo de segurança para evitar roubos de cargas.

Estamos muito aquém do resto do mundo no quesito ferroviário: só 15% de nossas cargas são transportadas por trem. Na Rússia esse número é 81%, no Canadá 46%, nos Estados Unidos e Austrália chega a 43% e na China a 37%, embora este último esteja fazendo novos e enormes investimentos no setor.

E tem mais: o trem emite 16 gramas de gás carbônico por tonelada transportada por quilômetro útil, enquanto o caminhão emite quase 7 vezes mais, ou 100 gramas. Portanto, muito mais sustentável, tema cada vez mais sensível no comércio internacional.

Um vagão graneleiro substitui quase 4 caminhões, com reflexos evidentes no menor congestionamento em estradas.

Não há o que discutir, já passamos da hora de investir em ferrovias, e o Governo Federal planeja aumentar a porcentagem do modal ferroviário, dos atuais 15%, para 30% em 10 anos, e está trabalhando firme nisso. Tomara que funcione: nossos custos diminuirão e nosso saldo comercial aumentará.

*** Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV, Embaixador Especial da FAO para as Cooperativas e Titular da Cátedra de Agronegócios da USP.**