

Diário de bordo

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 Estados Unidos, 52% no Canadá, 83% na Rússia. Nosso capítulo hidroviário é menos importante, transportando 13% das cargas, mesmo percentual da Rússia, enquanto nos Estados Unidos 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 1.000 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 (seis dólares por tonelada aqui, sendo três dólares nos outros países).

Com isso, o custo médio do frete para um sojicultor do Centro-Oeste é quase três vezes maior do que paga seu competidor nos Estados Unidos, para a mesma distância.

E tem mais: 60% das exportações brasileiras saem por Santos e Paranaguá, o que exige investimentos vigorosos em portos como Itaquí, no Maranhão, Pecém, 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 dessas 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 dez anos.

Segundo o presidente da Bunge, o ex-ministro Pedro Parente, o agronegócio brasileiro perde cerca de cinco 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 serão feitos 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 considerados bons e ótimos (o que é muito melhor que há dez anos), e o resto é de regular a péssimo.

Mas no Centro-Oeste (um terço da produção) e Nordeste, grandes fronteiras agrícolas, menos de 35% são bons e ótimos, o que piora muito a competitividade dos produtores de lá.

E ainda há a armazenagem. Há um déficit sensível nos Estados do Mato Grosso, de Minas Gerais e da Bahia, onde a produção de grãos vem crescendo. E este déficit é enorme quando se trata de armazenagem na 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%. Isso 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