

a realização das audiências públicas como uma iniciativa democrática.

Todavia, observamos *in loco* que alguns segmentos ainda permanecem com uma postura intransigente e radical, com o objetivo de manter uma cortina de ferro ideológica sobre a questão.

A Sociedade Rural Brasileira tem posições claras sobre a legislação florestal brasileira. A entidade defende a existência de políticas públicas com sustentabilidade social, econômica e ambiental, com a participação de toda a sociedade brasileira nas responsabilidades de sua implantação e execução.

Nesse sentido, apresenta, a seguir, uma síntese de propostas para a atualização do Código Florestal:

- A necessidade de abertura de novas áreas só será permitida mediante rigorosos estudos de zoneamento ambiental e econômico;
- Que nas propriedades rurais as atividades sejam conduzidas de forma a conservar os recursos naturais, especialmente a água e o solo, inclusive com reflorestamento;
- Que sejam constituídas as reservas florestais necessárias, preferencialmente em terras impróprias ou marginais para uso agropecuário;
- As reservas florestais são um benefício para toda a sociedade brasileira. Os custos para sua implantação e manutenção devem ser distribuídos por toda a sociedade e não exclusivamente para os produtores rurais, que não têm recursos ou renda para suportar tal encargo;
- Por essas razões, a legislação não deve obrigar que as terras apropriadas para a agropecuária, que estejam sendo utilizadas para esta finalidade de forma sustentável, sejam convertidas para uso florestal. ■

Opinião

Apagão logístico



João Sampaio*

ACADA recorde na safra nacional de grãos, as discussões sobre a iminência de um apagão logístico ressurgem. Sem plano mais objetivo e de longo prazo, com a falta de definição de um modelo de desenvolvimento para a infraestrutura necessária ao campo, continuamos correndo atrás da competitividade. Bom para os nossos concorrentes.

Segundo os levantamentos oficiais a safra 2009/10 de grãos deverá alcançar 143,1 milhões de toneladas, quase 6% maior que a anterior. Só Mato Grosso, referência em produtividade e perda de eficiência fora das porteiras, produzirá 19 milhões de toneladas de soja e 7,5 milhões de milho, entre as primeira e segunda safras. O desafio é armazenar e escoar esse volume com a logística existente atualmente.

O estado de Illinois, no Centro-Oeste dos Estados Unidos, é um dos maiores produtores de milho e soja do mundo, com uma comercialização anual de quase US\$ 9 bilhões. Ao visitar a cooperativa de Dekalb (pequeno município do estado, aquele mesmo da marca de semente de milho), um grupo de brasileiros se viu, primeiramente, orgulhoso com os números. A produtividade do grão na região fica na média de 185 sacas por hectare, a de soja (bem parecida com a nossa) em 55 sacas. Nada assombroso para os padrões brasileiros.

O espanto vem na tabela de custos depois da colheita. Num raio de 50 milhas de Dekalb, o produtor tem cinco opções de escoamento e venda direta do grão, com cinco viagens ao dia num trajeto de uma hora.

Com essas opções, restou a um sojicultor de Primavera do Leste, exclamar

“posso levar até cinco dias para escoar um caminhão até Paranaguá, no estado do Paraná. Aí, não tem competitividade dentro da fazenda que resista a quilômetros de buraco e descaso”.

Na tabela de custos comparativos entre as regiões de Mato Grosso e Illinois, o sojicultor brasileiro gasta com secador e frete mais de dez vezes o dispêndio do produtor médio americano. Se colocarmos ainda os custos de fertilizantes e químicos, nossa conta sobe ainda mais. O insumo e o escoamento são impactados pela logística, e não há margem nem produtor que sobreviva.

A saída está na criação de uma política nacional de infraestrutura e logística para a agricultura, considerando a nossa vocação e competitividade. Não podemos tratar mais a construção de estradas, a ampliação de portos e a expansão da rede ferroviária dissociadamente da produção agrícola. As áreas de expansão e o desenvolvimento agroindustrial das regiões precisam estar contemplados no plano nacional, do contrário parecerá à sociedade que a agricultura está “pedindo” melhores de condições de produção. Não é isso.

O dia em que o produtor de soja do Tocantins conseguir enviar cinco viagens ao dia da sua safra destinada à exportação para a China via Porto de Itaqui, no Maranhão, em vez de transportá-la até Paranaguá ou Santos, a nossa competitividade melhorará consideravelmente. Também devemos trabalhar para que, por exemplo, o Porto de Itaqui faça parte da política nacional de infraestrutura para o agronegócio. Daí, estaremos no encalço dos nossos concorrentes. ■

* Produtor rural e secretário de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo