

## Logística

# Desafios para crescer no agronegócio

Arnaldo Francisco de Sousa

**A**NALISTAS MUNDO afora avaliam que a próxima década e meia agrícola seja de prosperidade e desafios. A taxa anual de crescimento varia conforme a fonte pesquisada. A FAO (Organização para Alimentação e Agricultura da ONU), por exemplo, tem o enfoque mais forte, de que a demanda por alimentos no mundo deve crescer 3 bilhões adicionais em toneladas por cereais com a população indo a 8 bilhões de habitantes em 2025. A taxa média de crescimento da demanda mundial por alimentos está calculada em 1,7% anuais.

No Brasil, um estudo de longo prazo elaborado pelo Ministério dos Transportes indica que entre 2008 a 2023 o agronegócio deve crescer a taxas de 2,76% ao ano (na média) saindo de um valor bruto da produção de R\$ 659.689 milhões para R\$ 1,2 bilhão.

O estudo em questão é o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) indicador de várias tendências de investimentos públicos ou privados. Até 2023 a população brasileira ultrapassará 219 milhões de habitantes, aumentando também, a demanda por alimentos internamente, o que exige um investimento global de R\$ 290 bilhões.

Mas o ritmo de investimento do governo é lento e está 20 anos atrasado de acordo com analistas ouvidos por *Agroanalysis*.

“Neste ano de 2009, a previsão é de que os investimentos federais em transportes atinjam o patamar de R\$ 13,4 bilhões, o que representa cerca de 0,4% do PIB brasileiro projetado para o ano de 2009 (R\$ 3,4 trilhões). Em 2003 este percentual era de aproximadamente 0,1% do PIB (R\$

4,2 bilhões)”, informou à *Agroanalysis* Marcelo Perrupato, secretário nacional de Política de Transportes.

Apesar de crescente, o investimento do Estado nos últimos anos está muito aquém do dinamismo da sociedade urbana e rural.

Para se ter uma ideia, a safra de verão que o Brasil irá colher em 2010 está prevista pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em 140,6 milhões de toneladas, 4% acima do produzido no ciclo anterior quando foram colhidos 135,15 milhões de toneladas.

“Sabemos que a nossa vocação é produzir alimentos. Se o Brasil dobrar sua produção, apenas com aumento de produtividade, nosso sistema de escoamento atual entrará em colapso”, afirmou Amarillis Romano, analista agrícola da Tendências Consultoria.

A atual matriz logística do País escoia 58% dos produtos agrícolas (e outros produtos) por meio de rodovias, 25% por ferrovias e 13% por hidrovias. O grande esforço será transformar essa matriz.

O PNLТ indica que, com os investimentos previstos de R\$ 109,2 bilhões até 2011; R\$ 84,3 bilhões até 2015 e R\$ 97,3 bilhões até 2023, haveria modificação na matriz em 30%; 35% e 29% nas respectivas malhas rodo, ferro e hidroviária.



## Estradas privatizadas

De acordo com recente relatório de transportes e logística da Tendências, 6,3 mil quilômetros de rodovias federais e estaduais foram repassadas à iniciativa privada e mais 12,4 mil devem seguir o mesmo caminho, com o consequente aumento do investimento privado nas estradas para R\$ 18,6 bilhões até 2014.

“Temos verificado o esforço do governo, mas é pouco. As concessões vão ajudar a acelerar a melhoria das condições das estradas”, explica Alexandre Gallotti, analista de transporte e logística da Tendências.

Até novembro de 2009, o agro brasileiro havia exportado US\$ 60 bilhões, devendo fechar o ano ao redor dos US\$ 66 bilhões. Os produtos que impulsionam a balança do agronegócio e do país são carnes, açúcar, álcool, soja, café e milho, entre outros.

Grande parte da safra agrícola brasileira é transportada por caminhões que cruzam os 89.552 km de rodovias. O alarme vem a seguir: estudo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) aponta que em 2009, 69,1% das estradas encontram-se classificadas como regulares (45%), ruins (16,9%) e péssimas (7,1%). O restante, ou seja, 30,9% estão entre ótimas e boas.

“A qualidade das rodovias federais na Bahia é caótica. A BR-324 (Salvador a Feira de Santana) foi privatizada e ninguém fez nada ainda. Na época da safra isso aqui é um caos”, comenta João Lopes de Araújo, presidente da Assocafé do Oeste Baiano que aponta mais dois pontos críticos na BR-242 com a BR-116 com mão única provoca lentidão, atrasos e perdas no período do escoamento agrícola.

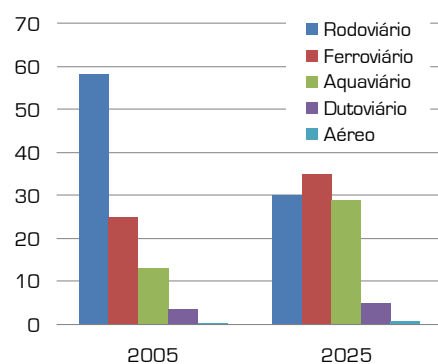
Outro sonho baiano e nordestino é a Ferrovia Oeste-Leste, prometida no PAC (Programa de Aceleração de Crescimento) do governo federal que ainda está em estudos básicos de impactos ambientais.

Segundo Marcelo Perrupato, do Ministério dos Transportes, as obras da BR-324, da 242 e da 116 estão incluídas no PAC e o compromisso é que toda a programação seja realizada até o final de

2010. “Lembramos que os trechos da BRs-324 e 116 citados, integram os programas de concessões de rodovias federais e serão objeto de intervenções por parte da concessionária selecionada”, enfoca.

No campo das ferrovias, foi anunciado em fins de 2009 o início das obras da Fer-

**Matriz de transporte atual e futura [%]**



Fonte: PNLT

rovia Transnordestina (liga os estados do Piauí, de Pernambuco e do Ceará) com trecho de 1.730 quilômetros. E está em andamento o prolongamento da Ferrovia Norte-Sul até Palmas (TO), cujo sonho antigo é que ela vá até Brasília, formando um trecho de 1.550 quilômetros.

## Custo Brasil

Um exemplo de Custo Brasil passa pela matriz dos transportes. Para melhorar a competitividade (baratear os custos) do País para a demanda esperada de produtos agrícolas no mundo, é honesto e necessário transferir as cargas do caminhão para trechos curtos (fazenda ao trem ou barco) e o restante ficaria por conta da malha ferrohidroviária.

Segundo estudo do PNLT a Rússia tem a matriz montada em 81% (ferroviária), 11% hidroviária e apenas 8% rodoviária. O Canadá, a Austrália e os Estados Unidos transportam seus produtos acima de 43% por ferrovias. Temos de avançar.

De acordo com o grupo de estudos de logística do Sifreca (Sistema de Informa-

ções de Frete para Cargas Agrícolas) da Esalq-Log, a partir da instalação das ferrovias, a competitividade do Brasil vai aumentar com ganho de 10% no preço do frete.

E os reclamos e pedidos de ações pró-ativas ecoam por todo o País, a ponto de as entidades ligadas ao agronegócio de Mato Grosso criarem um estudo de viabilidade multimodal chamado Pró-Logística, demonstrando que se houver investimento em dez frentes rodoferro-hidroviárias, o estado ganharia em desenvolvimento produtivo agrícola.

Mato Grosso é um estado agropecuário por excelência. Dos 26 milhões de toneladas de grãos que saem de seus campos, 18 milhões são de soja, desses, 8 milhões escoam por ferrovia. “A gente espera o tão sonhado PAC da Ferronorte saindo do Alto Taquari até Cuiabá, entre outros investimentos que reduzirão em 70% do custo do escoamento dos atuais US\$ 1,3 bilhão para US\$ 393 milhões”, explicou Tiago Mattosinho Corrêa, gerente técnico da Famato – Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso.

**O frete entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP) por rodovia é de R\$ 134,63 por tonelada.** Já de Campo Novo (MT) ao Porto de Itacoatiara (AM) ou Porto Velho (RO) o preço cai para R\$ 104,04 por tonelada. Esse é um custo que se pode reduzir com investimentos nas hidroviárias, previstos no PNLT em R\$ 32 bilhões até 2023.

“Se o Brasil dobrar a produção agrícola vai ter um gargalo estrutural. A hidrovia é o caminho para meu estado, mas a legislação ambiental impede o avanço”, reforça Eduardo Riedel, vice-presidente da Famasul (Federação da Agricultura de Mato Grosso do Sul).

Os estudos estão na mesa. A CNT demonstra que investimento público desejável seria da ordem de 1,1% do PIB ao ano. A pergunta que abre esta reportagem continua: qual é a perspectiva de crescimento agrícola para os próximos 15 anos? ■

\* Assessor da presidência da SRB