

Gargalos ameaçam competitividade

Durante os três últimos anos, quando os preços internacionais dos principais produtos do agronegócio e o câmbio estavam favoráveis, ficaram em segundo plano questões sobre tributação e infraestrutura logística. Com a reversão do ambiente, esses obstáculos ficaram mais visíveis. É um grande alerta: novo ciclo de crescimento nos grãos passa pelo aumento da competitividade da cadeia produtiva, e não apenas da produção propriamente dita.

A situação é mais grave com o avanço da agricultura para o Centro-Oeste. Embora a agricultura seja produzida com eficiência, faltam condições para o agricultor segurar os produtos e administrar melhor a rentabilidade. O quadro aflige quando a comercialização é vagarosa. Para suportar uma expansão na colheita de grãos, o setor agrícola terá de fazer milagres para enfrentar as fragilidades e as velhas carências em armazenagem, estradas sem conservação, ferrovias deterioradas e sistema portuário sem modernização. Somado a isso, há toda a pertinência de a safra brasileira ser colocada no mercado internacional antes do início da colheita americana, em setembro.

No agronegócio, há um desequilíbrio entre a produção e a capacidade de armazenagem. A tomada de decisão de construir armazéns compete aos produtores, que priorizaram pouco tais investimentos (veja Agroanalysis, maio/2005, VOL 25, N°7).

FRETE CARO

Essa deficiência faz com que a maior parte da safra seja guardada em caminhões nas filas dos portos. As diárias dos caminhões custavam caro, em 2004, enquanto o valor dos fretes Goiás-Paranaguá, em média, passou de cerca de US\$20 para US\$40 por tonelada, e o preço diário do navio mais do que dobrou, chegando a US\$36 mil.

Manter e construir estradas, no entanto, é obrigação dos governos

federal e estadual. Dos R\$30 bilhões já arrecadados pela Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), uma taxa incidente sobre os combustíveis desde janeiro de 2002, para repassar verbas ao setor rodoviário, apenas 8% foram efetivamente aplicados. Na maior parte, os recursos

são contingenciados para gerar superávits fiscais e pagar juros da dívida interna. A Confederação Nacional dos Transportes ingressou ação no Supremo Tribunal Federal a favor do cumprimento da exigência da aplicação dos recursos da Cide na sua finalidade. Com a metade dos R\$10 bilhões gerados a cada ano, seria possível revitalizar toda a ma-

lha rodoviária.

Enquanto as obras 'empacam', a infraestrutura rodoviária brasileira recebe a cada ano cerca de 75 mil novos caminhões, 50 mil implementos (reboques, tanques) e 5 mil vagões. Tidas como esperança, as Parcerias Público-Privadas (PPPs), para funcionarem, necessitam definir quem vai gerir e administrar o fundo garantidor, imprescindível para oferecer maior segurança aos empreendedores. A definição e implementação das regras não acom-

panham a urgência imposta pela realidade. Dos 23 projetos selecionados para serem tocados por meio das PPPs, poucos contam com chances de serem executados até 2006.

Se o Banco Mundial (Bird) recomenda aos países emergentes destinarem,

no mínimo, 3,5% do PIB à infraestrutura, em 2004, enquanto o PIB cresceu 5,2%, os investimentos federais em transportes somaram R\$1,93 bilhões ou 0,11% do PIB. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes, existe o risco de um 'apagão' logístico. Os investimentos da União para ampliar e melhorar o transporte, em rela-

Orçamento da União para 2005 (R\$ bilhões)

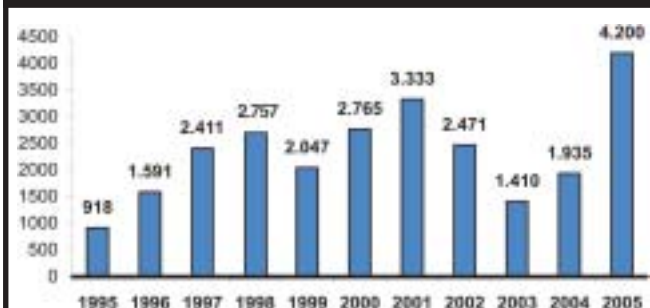
Rodovias	5.346
Ferrovias	170
Hidrovias	341
Portos	552
Total	6.409

Movimento de cargas em 2005 (milhões de t)

Setor	2004	2005	Variação %
Rodovias	392	455	16
Ferrovias	327	356	9
Aguavias	350	399	14
Total	1.069	1.210	13

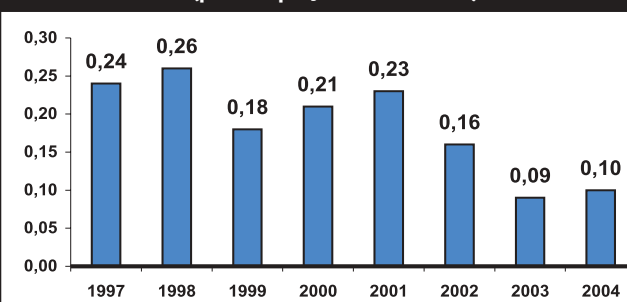
Fonte: CNT

Ministério do Transporte: orçamento executado (R\$ milhões)



Fonte: MT

Governo: investimento em transportes no Brasil (participação % no PIB)



Fonte: Centro de Estudos de Logística

ção ao PIB, apresentam queda. Do total de recursos autorizados em 2004, de R\$2,168 milhões, somente R\$1,93 milhão foi efetivamente gasto, devido à falta de capacidade operativa (burocracia, editais, meio ambiente etc.)

Com o crescimento da economia, é natural um aumento no volume de cargas. Mas os resultados positivos não deverão se repetir neste exercício. A péssima infra-estrutura do País e a falta de investimentos suficientes pesam de forma negativa contra o setor.

Não obstante, o cenário para os próximos quatro anos, no tocante ao volume de carga transportada no Brasil, é de crescer até 40% em relação ao transportado atualmente. No setor de grãos e fertilizantes, por exemplo, o Ministério dos Transportes (MT) espera uma elevação de 22% na quantidade de carga. A estimativa decorre de um aumento de 40 milhões de to-

ano passado, ao redor de 3,5 milhões. Em 2010, a demanda requererá 7,0 milhões de unidades.

RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

Com orçamento de R\$5,346 bilhões, a expectativa do Ministério de Transporte (MT) é de restaurar 14 mil km de rodovias e fazer obras de conservação de 25 mil km, neste ano. Se considerarmos os 58 mil km de rodovias federais, este é um bom avanço. Em 2004, os investimentos foram de R\$2,4 bilhões em 2004, valor abaixo das necessidades.

Cerca de 85% das rodovias estão acima da média de idade de uma estrada, de 10 a 12 anos. O uso de rodovias é sempre feito em distâncias menores, e não para longas distâncias. A solução do problema de escoamento da produção com uma nova ferrovia é de médio e longo prazo, porque sua construção é muito demorada. São investimentos de grande vulto, sem retorno imediato.

No prazo de três anos, o governo pretende colocar em boas condições pelo menos 60% das estradas federais e reduzir a quantidade de rodovias ruins para apenas 1% da malha federal. Se o objetivo for atingido, será uma revolução em relação à situação atual, em que apenas 16,1% das estradas são consideradas boas pelo próprio governo e 47,8% são consideradas ruins.

O projeto-piloto negociado pelo governo brasileiro com o Fundo Monetário Internacional (FMI), pelo qual a maior parte do orçamento do MT ficará imune a bloqueio de verbas pela área econômica, é uma es-

tratégia interessante.

O acordo prevê que os gastos referentes a esses projetos não serão levados em conta na hora de calcular o resultado das contas públicas, que devem fechar com um saldo positivo equivalente a 4,25% do Produto Interno Bruto (PIB), este ano. O governo pretende recuperar 12 rodovias federais em 27 Estados, entre 2005 e 2008, com obras de reabilitação em 7 mil quilômetros, e de manutenção, em 8 mil quilômetros de estradas.

A operação prevê investimentos de R\$1,826 bilhão neste ano e R\$1,5 bilhão em cada um dos próximos dois anos. A expectativa do governo é de que, depois de recuperadas, as estradas tenham custo de manutenção mais baixo, o que proporcionaria uma economia de R\$2,5 bilhões a R\$3 bilhões por ano.

A carteira do Projeto-Piloto, que não inclui apenas obras nas estradas, mas também programas de outras pastas, prevê a aplicação de R\$4,365 bilhões em 2005. Desse total, R\$3,531 bilhões irão para o MT, e o restante, para projetos como irrigação, transporte urbano e pesquisas tecnológicas. Mas apenas R\$2,820 bilhões estão previstos no projeto negociado com o FMI. O R\$1,545 bilhão restante virá do orçamento dos ministérios, ficando sujeito a corte. Na área de Transportes, a verba considerada segura é de R\$2,161 bilhões. Mesmo os recursos blindados contra cortes som, ente serão repassados integralmente se os projetos forem cumpridos à risca. Além das estradas, outra área prioritária é a dos portos, que deverão receber R\$548 milhões neste ano. ■

Brasil: estradas federais e estaduais

Estado geral	km	%	% acumulado
Péssimo	10.928	14,6	14,6
Ruim	17.687	23,7	38,3
Deficiente	27.148	36,4	74,7
Bom	10.227	13,7	88,4
Ótimo	8.692	11,6	100,0
Total	74.681	100,0	

Fonte: Pesquisa Rodoviária .CNT. 2004

neladas na produção. Na área siderúrgica, o crescimento da carga transportada deve chegar a 40%.

A movimentação de contêineres também avançará significativamente. Pelos dados do MT, em 2008, a movimentação chegará a mais de 5,5 milhões de unidades, número bem superior à projeção para o fechamento do