

Expansão do etanol esbarra em gargalos logísticos

A expansão da oferta de etanol coloca em xeque o sistema logístico brasileiro, calado principalmente no modal rodoviário. Há um ano, especialistas e representantes do setor antecipavam dificuldades de escoamento. Agora, em meio ao pico da safra, entre maio e outubro, os custos com frete aumentaram mais de 20% e faltam caminhões para transportar o combustível para as principais áreas consumidoras e portos do país. Algumas transportadoras têm previsão de receber novos tanques e caminhões entre 2009 e 2010.

“O aquecimento do mercado de álcool tanto no mercado interno como para exportação está puxando o frete. E com a demanda forte, chegam a faltar caminhões nas usinas”, afirma o pesquisador da Esalq-Log (Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial) da Esalq (Escola

Superior de Agricultura Luiz de Queiroz), Daniel Gerard Eijssink. Segundo ele, a falta de oferta de carretas-tanque, diante da maior demanda e preço mais elevado do diesel, está empurrando os custos de frete.

O levantamento da Esalq-Log aponta que a participação do diesel nos custos variaíveis, que incluem gastos com combustível e outros ligados à quilometragem, atingiu 48% para as carretas tanque contra 44% no ano passado, principalmente após a alta do preço deste derivado do petróleo.

Os gastos com transporte aumentaram na mesma proporção que a produção brasileira de etanol, cuja oferta deve crescer 25%

em 2008/09 para 27,7 bilhões de litros em 2008/09, ante 22 bilhões de litros produzidos no país no ciclo anterior. O mercado trabalha com a projeção de exportar 4,8 bilhões de litros neste mesmo período, contra 3,2 bilhões de litros embarcados no ciclo anterior.

O pesquisador alerta que a despeito da demanda maior, a oferta de caminhões-tanque segue restrita, problema enfrentado pela Rodoviária Matsuda Ltda. O assessor comercial da transportadora, Salvador de Vito Primo, explica que a empresa conta com uma frota de 130 veículos próprios e outros 250 agregados.

A capacidade de cada caminhão tanque é de 30 mil e 45 mil li-

tros. “Estamos tentando aumentar os investimentos na frota, mas faltam equipamentos para entrega imediata e mesmo no curto prazo. Temos pedidos de tração (usados para engatar os veículos) com entrega de janeiro a março de 2009. Mas para os tanques, já temos pedido para 2010”, afirma.

O assessor comercial da Matsuda observa que o pedágio e o diesel juntos correspondem a mais de 50% do custo de frete para o álcool. Na empresa, cerca de 60% do volume são destinados para o porto de Santos.

Atualmente, o frete da região de Jaboticabal com destino a Santos, rota de pouco mais de 400 km, varia entre R\$ 85 e R\$ 90 por metro cúbico transportado, ante cerca de R\$ 55 no mesmo período do ano passado. “A forte demanda interna por carros flex e a entrada do biodiesel geraram maior movimentação de carga”, explica Primo.

Participação do diesel nos custos atingiu 48% para carretas