



USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Agrolink

Data: 10/02/2012

Link: <http://www.agrolink.com.br/culturas/milho/noticia>

Caderno / Página: - / -

Assunto: Agronegócio quer ampliar prazo de consulta pública da ANTT

Agronegócio quer ampliar prazo de consulta pública da ANTT

A ANTT (Agência Nacional dos Transportes terrestres) abriu Consulta Pública (001/2011) para a avaliação das tarifas-teto das concessionárias de ferroviárias. O prazo final para qualquer instituição encaminhar sugestões se encerra nessa sexta-feira, 10 de fevereiro. FAEP, Alcopar e Ocepar estão solicitando maior prazo para analisar o modelo de revisão proposto pela ANTT.

A consulta ocorreu diante das contínuas reclamações dos usuários de transportes de diversos setores econômicos, especialmente dos ligados ao agronegócio. No Paraná levantamentos realizados pela ESALQ-Log (da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz) faz uma radiografia da logística e da infraestrutura do Paraná. Na primeira fase desse projeto ficou demonstrado o absurdo das tarifas de transportes ferroviários superarem os rodoviários.

Essa semana, instituições e empresas usuárias dos transportes ferroviários estão encaminhando documento solicitando à ANTT que a Consulta Pública seja estendida por, no mínimo, 90 dias, permitindo que sejam examinadas uma série de dúvidas constatadas no modelo de revisão da tarifa-teto. É necessário, segundo o documento a disponibilização de maiores informações por parte da Agência, uma reunião técnica para explicação do modelo matemático apresentado e a apuração dos dados referentes aos anos de 2009, 2010 e 2011 – considerando que o balanço do ano completo de 2011 será divulgado até o mês de março de 2012. O atendimento dessas demandas consideradas fundamentais para análises consistentes do modelo demandariam pelo menos 3 meses de trabalho da ANTT e dos interessados na revisão.

Nova base de dados

Outra observação importante refere-se ao período utilizado para o cálculo das novas tarifas-teto propostas. O conjunto de dados do modelo das condições das vias tem como referência dados de 2008, enquanto o conjunto de dados das concessionárias é referente a 2009.

Como o resultado desta pesquisa começará a ter validade em 2012, acredita-se que o modelo já tem uma defasagem considerável de pelo menos de três anos. No documento enviado à ANTT sugerindo o alargamento do prazo da Consulta Pública, os usuários do agronegócio lembram que a crise financeira internacional do final de 2008 também afetou o transporte ferroviário contaminando os dados disponíveis. Dessa maneira, sugerem que os cálculos sejam efetuados a partir da média da base de dados de 2009, 2010 e 2011.

Os custos apresentados foram feitos a partir de gastos que efetivamente ocorreram pela concessionária, a partir de operações realmente praticadas em 2009, mas que não podem ser aplicados nos anos subsequentes. “Cada ano tem um referencial e em 2009 tivemos a redução de movimentação de cargas em geral devido à crise internacional, o que pode levar o modelo a gerar tarifas-teto com esse viés, prejudicando os usuários do transporte ferroviário”, diz Pedro Loyola, economista da FAEP.

Conceitos claros

Ao utilizar uma rodovia ou ferrovia no escoamento de cargas, o usuário do transporte calcula os gastos de envio do produto diretamente, por rodovia, do armazém de origem da produção até o Porto de embarque. Nos cálculos estão os gastos envolvidos na solução logística intermodal (ponta rodoviária, transbordo, perdas e o trajeto ferroviário propriamente dito). Dessa maneira, o frete ferroviário não é o único determinante na utilização do modal, embora seja o mais importante e o mais representativo. “Entende-se como fundamental que este conceito esteja bastante claro para os formuladores de políticas públicas, de forma que possa ser utilizado para outros mecanismos de incentivo ao setor para que a alternativa

intermodal seja cada vez mais competitiva na economia nacional, gerando consequentemente competitividade dos produtos brasileiros no exterior”, diz o documento encaminhado à ANTT.

Os usuários do agronegócio, no documento, reconhecem a importância da mobilização realizada pela ANTT na melhoria das tarifas teto atualmente praticadas. “Nossas sugestões e recomendações buscam melhorar e aperfeiçoar o trabalho desenvolvido, de maneira que todos os interessados sejam contemplados, atendendo às suas respectivas atuações econômicas”, conclui.

O mercado imperfeito

Segundo Gilda Bozza, economista da FAEP, “a comercialização dos produtos agropecuários se dá em um “mercado imperfeito”, isto é, milhares de produtores ofertam o mesmo produto ao mesmo tempo.” Do outro lado do balcão, um número reduzido de empresas está comprando. É claro que os produtores rurais não fazem o preço, mas obedecem os indicadores das grandes bolsas internacionais para vender o produto.

O preço recebido pelo produtor de soja – ou de qualquer outra commodity – é calculado de frente para trás. Há um preço CIF, colocado no porto de destino e que vale para a soja, milho ou qualquer outro produto dos Estados Unidos, da Argentina, do Brasil ou outro país exportador.

No caso da soja, a partir do preço na Bolsa de Chicago, vão sendo deduzidos os preços das diversas etapas do processo de comercialização: despesas portuárias, frete interno da área de produção até o porto, pedágio, corretagem, comissão de vendas, despesas administrativas entre outras.

Apenas com frete interno e pedágio, existe um deságio de 8,4%, correspondente a US\$ 40,00 por tonelada. Já a despesa portuária representa 1,5% do preço inicial, ou seja, US\$ 7,00 por tonelada, enquanto nos Estados Unidos e Argentina está por volta de US\$ 3,00 a US\$ 4,00 por tonelada.

A soja no mercado futuro para março/12 está cotada a US\$ 477,51 por tonelada. Deduzidos do preço, as diferentes etapas, há uma perda de US\$ 63,61 por tonelada, correspondente a 13% do valor inicial. Com isso, o que sobra desta conta, US\$ 413,90 por tonelada é o que ganha o produtor rural.

Assessoria de Comunicação da FAEP
Canal do Produtor