



Frete ferroviário supera custo do transporte rodoviário no Paraná

A tarifa de transporte ferroviário praticado atualmente no estado do Paraná é superior ao custo de transporte,

A tarifa de transporte ferroviário praticado atualmente no estado do Paraná é superior ao custo de transporte, como mostram os dados do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-Log), da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da USP, em Piracicaba. Os pesquisadores desenvolveram um simulador para fretes com o objetivo de avaliar como se comportavam as tarifas de fretes ferroviários e rodoviários no estado. “Constatamos que o frete ferroviário é 70% maior do que o custo estimado pelo simulador”, aponta a economista Priscilla Biancarelli Nunes, coordenadora do grupo.

No Paraná, frete ferroviário é 70% maior do que o custo estimado pelo simulador “Os resultados obtidos sinalizam para a necessidade da elaboração de políticas públicas para aproximar o custo do frete ferroviário da tarifa praticada. Atualmente esta tarifa está muito acima do custo referencial. Estando alto, diminui a competitividade do produto brasileiro no mercado externo e interno”, ressalta.

O estudo faz parte do Projeto Jamaica, que envolve o ESALQ-Log e a Federação de Agricultura do Estado do Paraná (FEAP), apoiada pela Associação de Produtores de Bionergia do Estado do Paraná (Alcopar) e pela Organização de Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar).

A pesquisa envolveu 26 empresas do setor agrícola, como usinas, empresas de fertilizantes e processadoras (que compram produtos agrícolas) e cooperativas de grãos. Os pesquisadores realizaram visitas de campo e aplicaram questionários a fim de saber como o setor lidava com os fretes rodoviários e ferroviários com o objetivo de entender o que o mercado pratica. Foram seis os produtos analisados: açúcar, soja, milho, farelo de soja, etanol, fertilizantes, em cerca de 200 rotas localizadas no estado paranaense.

O simulador foi baseado numa metodologia transparente que levou em conta os insumos necessários para a realização do serviço de transporte ferroviário, como o combustível, os custos com manutenção e operação de locomotivas e vagões; além dos custos administrativos, como mão-de-obra; e operacionais.

Resultados

“O modelo atual de concessão das ferrovias permite que as empresas exerçam poder de monopólio e pratiquem a tarifa que quiserem, dentro da tarifa teto estipulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT). Verificamos que o preço praticado nos fretes ferroviários representa 79% do teto tarifário vigente. Em um mercado de livre concorrência, o preço praticado de mercado muitas vezes aproxima-se do custo de transporte. O simulador vem mostrar de quanto deveria ser o custo de transporte”, aponta.

Da composição do custo ferroviário estimado pelo simulador, 60% é financeiro. “Envolve despesas com arrendamento e concessões, custo de capital e depreciação de investimentos”, explica.

Priscilla lembra que, atualmente, os produtores precisam utilizar o transporte multimodal, ou seja, rodoviário e ferroviário, para transportar seus produtos. “O multimodal é 12% superior ao rodoviário nas rotas analisadas. O Porto de Paranaguá, no Paraná, apresenta gargalos na recepção e distribuição de produtos nos terminais. Se receber os produtos somente por rodovia, o Porto não tem capacidade para

atender a demanda. Por isso, os produtores necessitam utilizar o transporte ferroviário para os produtos”, informa.

“Os embarcadores ficam de mãos atadas, sem alternativas para aumentar a competitividade . Se o preço ferroviário fosse menor, seria mais rentável”, aponta a economista. Priscilla lembra que os produtores são tomadores de preço, ou seja o preço dos produtos é estabelecido pelo mercado, segundo as Bolsas de Valores dos mercados internacionais.

“Então, de um lado temos grandes países produtores como Estados Unidos, Argentina e Austrália que apresentam grande eficiência logística. No Brasil, apesar de termos uma produtividade maior, comparada a esses países, e do nosso clima ser bom, bem como outras condições geográficas favoráveis, apresentamos muitos problemas logísticos”, ressalta a pesquisadora. Ela lembra que a agricultura tem apresentado um “boom” nos últimos quatro anos, mas a longo prazo, o produtor não tem lucro. E, no setor agrícola, competitividade está diretamente associada a eficiência logística de escoamento da produção.

De acordo com a pesquisadora, vários estudos mostram as vantagens do frete ferroviário quando comparado ao rodoviário e que ele seria mais barato, além de ser menos poluente. “Na prática, não é isso que ocorre. Muitas vezes o frete ferroviário chega a ser superior ao rodoviário”, destaca. Além da pesquisadora Priscilla Biancarelli Nunes, o Projeto Jamaica contou com a participação dos professores José Vicente Caixeta-Filho (diretor da Esalq e coordenador geral do ESALQ-Log) e Augusto Hauber Gameiro (docente no campus de Pirassununga da Faculdade de Medicina Veterinária e Zootecnia da USP), além de outros 25 pesquisadores de graduação e pós graduação que são membros do Grupo.