



Investimento em logística anda a passos lentos

Rapidez do governo em relação à Copa do Mundo foi contraposta à lentidão nas ações para estruturar a agricultura

12 de abril de 2014 |

O Estado de S. Paulo

O agronegócio também quer infraestrutura e logística "padrão Fifa". Os gargalos para escoamento da produção nacional sempre estiveram na pauta do setor, mas diante da agilidade na construção dos estádios para a Copa do Mundo de Futebol a cobrança cresceu, e a comparação com o modelo "primeiro mundo" foi inevitável. "Não ganharemos a Copa (do agronegócio) se mantivermos a infraestrutura e as instituições da área de logística como estão", declarou o diretor executivo da Procomex - Aliança Pró-Modernização Logística de Comércio Exterior, John Edwin Mein. "O setor aguarda há tantos anos a solução para o gargalo em logística... E todos os estádios para a Copa estão sendo feitos em tempo recorde", desabafou o diretor e professor titular da Esalq/USP, José Vicente Caixeta Filho.

Para Mein, a estrutura atual em logística e infraestrutura brasileira possui um desenho partidário e não de política pública. "Não temos visão integrada de logística no País. Sinto que é mais interessante ter um lugar para colocar amigos do que resolver as deficiências", disse. Caixeta Filho avalia ser esta uma questão de agenda do Estado, e não de governo. "Recursos financeiros e bons projetos temos aos montes. Não dá para planejar logística no curto prazo. Independentemente do partido político no poder, precisa haver um compromisso de longo prazo", ressaltou.

Rodovias. No encontro da quinta-feira, os especialistas discutiram as deficiências em logística para o agronegócio. Caixeta Filho, por exemplo, prevê que o Brasil vai continuar dependente da modalidade rodovia nos próximos 15 a 20 anos. Ele ressaltou que o governo seguirá tendo papel importante na melhoria da logística do País, mas claramente não será como investidor e sim como gestor. "O governo assumiu saúde, educação, saneamento, segurança. Transporte e logística não parecem prioridade", salientou.

Já os investimentos em infraestrutura ferroviária, conforme o diretor da Esalq, têm sido feitos por grandes empresas privadas, o que significa, porém, que o pequeno produtor não consegue se apropriar do menor custo logístico. "O produtor não consegue ir ao balcão da ferrovia negociar o escoamento da safra. Ele precisa vender a produção para um agregador, uma trading, por exemplo", afirmou. Na prática, o custo cerca de 20% menor com o transporte via ferrovia não beneficia o produtor.

Na questão da expansão da malha ferroviária do País, que atualmente conta com cerca de 30 mil quilômetros de extensão, Caixeta Filho avaliou que o entrave é devido a problemas no marco regulatório para investimentos e que há muitas divergências entre empresas e governo. Segundo ele, o marco regulatório das concessões de ferrovias é questionado a todo momento e também existe o "problema" de oligopólio no setor, controlado majoritariamente pela Vale e pela ALL.

Parcerias privadas. Entretanto, elogiou a iniciativa das tradings Bunge, Cargill, Maggi e Dreyfus, de união para investimento em ferrovias com escoamento pelo norte do País. "É o único caminho que essas empresas têm para justificar o investimento e uma das únicas alternativas de curto prazo. Ainda bem que eles estão a fim de se juntar e fazer isso", afirmou.

Outro ponto da logística discutido foi a desburocratização e modernização dos processos nos portos nacionais. Mein, do Procomex, informou que o problema da falta de fiscais atinge também as fronteiras e os portos. Segundo ele, o sistema atual exige a presença de vários técnicos de diferentes áreas do governo para realizar a exportação ou importação de produtos. "A solução seria um único representante do governo na fronteira para liberar tudo. É assim que funciona na Suécia, por exemplo", declarou. Ele ressaltou, porém, que isso só é possível se for criada uma relação de confiança. Segundo ele, para cada dia adicional que um produto demora a ser despachado para o exterior há um aumento de 0,84% no custo da mercadoria. Conforme ele, o Brasil leva, em média, 17 dias para embarcar um produto, enquanto na Europa o prazo é de três dias, em média.

Janela única. Mein ainda informou que, desde dezembro de 2013, há um pedido na Casa Civil para criação de uma janela única do governo nas fronteiras. "Um lugar único onde podemos interagir com o governo em vez de vários atores, pleito este já com o aval do secretário da Receita Federal e do ministro da Fazenda. Mas a sociedade precisa fazer pressão, senão ela não sai", disse, ressaltando que a medida proporcionaria a modernização dos processos nos portos.

O diretor da Procomex mencionou também que o armazenamento sobre rodas ilustra bem as consequências da falta de armazéns para guardar os produtos a serem exportados e os recebidos em território nacional. Ele ainda informou que entre 10% e 15% dos contêineres de Santos sofrem overbooking, ou seja, não são embarcados nos navios previstos e ficam nos portos. Nos outros países, segundo o especialista, o percentual fica entre 3% e 4%. "Não há uma visão integrada sobre a carga: ninguém sabe em que ponto está o processo, as liberações, nada", declarou. / S.I. e T.K.