

ENTREVISTA

UMA VISÃO SOBRE A LOGÍSTICA BRASILEIRA

O diretor da Esalq-USP José Vicente Caixeta Filho, discute os principais gargalos logísticos do País e o impacto disto para o agronegócio. Opina sobre o Programa de Investimentos em Logística lançado pelo governo federal e fala da importância e das dificuldades de se implantar um sistema intermodal no Brasil.

Por | Humberto Luis Marques e Rodolfo Antunes, de Piracicaba (SP)

O agronegócio brasileiro registrou um forte crescimento nas últimas décadas. Um processo que não se limitou apenas às tradicionais regiões produtoras. É marcado principalmente pela crescente expansão dentro das chamadas novas fronteiras agrícolas, compostas por Estados do Centro-Oeste, Norte e Nordeste. A questão é que os investimentos em infraestrutura de armazenagem e transporte não acompanharam o mesmo ritmo de desenvolvimento do agronegócio. Em um país com dimensões continentais como o Brasil, a situação criou um déficit logístico com alto impacto em custo e competitividade.

Recentemente, o governo federal anunciou o Programa de Investimentos em Logística. Por meio dele serão

aplicados R\$ 133 bilhões em ferrovias e rodovias ao longo dos próximos 25-30 anos, principalmente via sistema de concessões ao setor privado. Um novo pacote ainda deve ser anunciado, contemplando também o setor portuário. Para o diretor da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" (Esalq-USP), José Vicente Caixeta Filho, este lançamento sinaliza uma intenção do governo em tentar suprir esta demanda logística, inclusive com a inclusão de alguns novos projetos. "Se tudo o que foi anunciado de fato acontecer nos prazos previstos, sim, vai resolver. Agora, por outro lado, prazo de obra pública no Brasil é uma utopia", comenta o diretor da Esalq.

Graduado em Engenharia Civil pela Universidade de São Paulo (USP), Caixeta Filho se especializou



em questões ligadas à logística, com foco no setor agroindustrial. Possui doutorado em Engenharia de Transportes pela Escola Politécnica da USP, com pós-doutorado na Christian-Albrechts Universität zu Kiel, da Alemanha. Em 2011 assumiu a direção-geral da Esalq, sediada em Piracicaba (SP), um dos principais centros universitários de ensino agrícola do País. Coordena ainda um grupo de pesquisa e extensão em logística agroindustrial na própria instituição, o Esalq-Log. Confira os principais trechos desta conversa a seguir.

Avicultura Industrial – A questão logística é um problema antigo no Brasil, mas que agora se apresenta como um limitante ao seu crescimento. O que trava o desenvolvimento da infraestrutura logística no País?

José Vicente Caixeta Filho - A logística, como área do conhecimento e de atuação e como foco de investimento, é algo relativamente antigo. Qualquer recorte espacial, abrangendo qualquer tipo de atividade econômica,

precisa ter uma capilaridade bastante adequada para que as movimentações ocorram. Se observarmos a história de diversos países, muitos esforços de

desenvolvimento são decorrências de ações relacionadas à logística. Por exemplo, o modelo britânico de colonização. Ele é altamente baseado na ferrovia. Os Estados Unidos, uma série de países europeus e de outras colônias britânicas, a própria Austrália, a Nova Zelândia, a Índia... Primeiro veio a suposta infraestrutura de transporte para, na sequência, as atividades econômicas começarem a surgir. No Brasil talvez isso não tenha sido o caso. Nosso modelo de desenvolvimento foi um pouco mais confuso. Outro aspecto importante para tentar entender os gargalos logísticos internos, é o de que o Brasil é um país ainda

“Recentemente fizemos uma comparação do conteúdo dos Planos Plurianuais elaborados desde o governo Collor até o do governo Lula. Em relação aos projetos de infraestrutura de transporte, há uma evidente repetição. São sempre as mesmas coisas”

reconhecido e vocacionado para produzir matéria-prima, principalmente. Por exemplo, se pegarmos alguns produtos agrícolas como soja, milho, sorgo, etc.; por mais que possamos nos sentir orgulhosos por quebrar recordes de produção, estas são cargas de baixo valor agregado. Hoje, quando o agente envolvido no agronegócio faz uma pequena conta do impacto da despesa logística em relação ao valor final do produto, pode se surpreender. Esses custos são muito elevados.

AI – Qual seria então o principal gargalo logístico no País?

Caixeta Filho - Acredito que hoje, para um país com dimensões continentais como o Brasil, o principal gargalo é a deficiência na capilaridade; em sua forma mais efetiva e eficiente de movimentação. Nesse sentido, temos mais rodovias do que ferrovias, hidrovias e outros modais. Só que precisamos dispor de mais vias, independente da qual seja. Precisamos de mais ferrovias, hidrovias, dutos, transporte por cabotagem... O

Brasil é um país que mesmo em termos de articulação viária ainda está engatinhando. Há muito ainda a fazer. Se analisarmos todo esse processo de expansão da fronteira

agrícola nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste observamos que a deficiência é até maior. Essa falta de articulação é um fator limitante e seria amenizado com investimentos na infraestrutura de transporte. O que seria bom até para o consumidor. O transporte rodoviário é mais caro do que o ferroviário, que é mais caro do que o hidroviário.

AI – O governo tem sinalizado com investimentos neste e em outros modais.

Caixeta Filho - As sinalizações dadas principalmente pelo governo federal indicam uma maior provisão de recursos para um crescimento mais efetivo da malha

ferroviária. Está previsto também investimentos em navegação fluvial, hidrovia, etc. Mas, temos que construir mais rodovias também. Não há outro jeito. Vocês vieram pela Rodovia do Açúcar. Uma via importante dentro do Estado de São Paulo que está em obras; mäs, que está ruim. E tem pedágio. Este é outro aspecto. Fica evidente ao consumidor que para se ter uma rodovia em boas condições é preciso ter pedágio. O que de certa forma diz respeito a uma lógica interessante: "olha, eu estou pagando e recebo de volta boa qualidade de pavimento, segurança adicional na via, etc.". Por outro lado, como consumidor, teoricamente já pagamos uma série de impostos os quais deveriam ser revertidos para a manutenção das vias. Só que a situação que prevalece hoje é essa: a qualidade das vias só vai melhorar com base em um modelo de pedagiamento. A questão é que o modelo de pedagiamento só faz sentido como negócio para as concessionárias nas rodovias de grande volume de tráfego. Sobram, portanto, as vias de pouca movimentação. Elas não atraem investidores. Quem assume este ônus? Provavelmente o agente público.

AI – No caso do agronegócio, quais os aspectos mais críticos? Seria esta transposição de volumes, principalmente oriundos das novas fronteiras agrícolas?

Caixeta Filho - Tem uma série de coisas. Primeiro, para várias culturas nós temos um período de safra muito bem definido. A colheita da soja, por exemplo, dependendo da região, pode começar no final de janeiro e ir até o início de maio. Invariavelmente o produtor de soja quer imediatamente escoar o seu produto. Via de regra, tendo o mercado externo como destino principal. Portanto, essa soja terá de ir até o porto. O que acontece? Durante esse curto período de tempo, quatro meses praticamente, há uma demanda muito elevada por transporte. Com forte demanda, o preço do serviço aumenta. Então, nesse período de safra o valor do frete é mais alto; e isto já gera um impacto importante.

AI – Por que toda esta urgência do produtor no movimento de cargas?

Caixeta Filho - Principalmente pela deficiência de armazenagem. O produtor não tem onde armazenar a sua colheita. Esse é outro gargalo importante, nisso que genericamente estamos aqui chamando de articulação. A articulação implica em mais vias, mas não só isto. Também em um posicionamento estratégico de silos e armazéns para que se possa "respirar". São os tais *buffers*. Isto permitiria ao produtor armazenar o seu produto por um período, dando a ele a oportunidade de efetivamente escoá-lo na entressafra. Neste período o valor de frete estará mais baixo. Em muitos casos, dependendo da *comodity*, podemos até usar a própria soja como exemplo, a sua remuneração pode

até estar mais elevada. Vantagens pelo simples fato de ter podido utilizar a alternativa do armazenamento intermediário. Como o investimento em armazém é bem considerável - não é qualquer produtor que consegue justificar este tipo de investimento, depende muito do porte dele - temos outras alternativas. Uma delas, que é bem predominante hoje, é o que se chama de "estoque sobre rodas". Aquelas filas enormes de caminhões acontecem porque não há capacidade de armazenagem. Só que em muitos casos, por mais incipiente que seja a oferta do transporte ferroviário e hidroviário, diversos agentes se utilizam da alternativa do transporte rodoviário para estocar. Acaba sendo bem mais barato usar este transporte com a finalidade de estocagem.

AI – Tem sido realizado um esforço na tentativa de se otimizar este processo logístico rodoviário?

Caixeta Fi-

lho - Não é um esforço muito simples. Vamos pegar de novo a questão do escoamento concentrado durante o período de safra. O caminhão com soja sai com destino ao porto. Seria interessante que esse ca-

minhão voltasse cheio. Normalmente volta vazio; "batendo lata", como se costuma dizer. É a chamada carga de retorno; frete de retorno. Só que precisaria de um sistema para auxiliar na organização de informações sobre a disponibilidade da carga de retorno. Um casamento o qual daria muito certo é o do transportador descer com soja e voltar com fertilizante. A região portuária tem muito fertilizante. No entanto, a questão é: primeiro, o volume de soja é muito grande. Não se consegue o mesmo volume em carga de

retorno. Segundo, analisando o caso do fertilizante. Quando o produtor precisará usá-lo? No início do plantio. Só que neste período ele ainda está colhendo a soja. Ele pode até aproveitar o transporte de retorno, que é mais barato. Só que obrigatoriamente terá de armazenar esse fertilizante, já que não poderá utilizá-lo imediatamente. E isso é uma despesa adicional. São variáveis diversas, as quais precisam ser bem contabilizadas para ajudar nessa decisão.

AI – Qual sua avaliação sobre o Programa de Investimentos em Logística feito pelo governo federal?

Caixeta Filho - O governo federal está fazendo o que lhe cabe. Está sinalizando com uma série de alternativas importantes também para logística. Gostaria de fazer dois destaques aqui. O primeiro um pouco mais histórico. Desde a promulgação da última Constituição, tornou-se obrigatório a elaboração dos Planos Plurianuais (PPA)

elaborados desde o governo Collor até o do governo Lula. Em relação aos projetos de infraestrutura de trans-

“O período de maturação de uma obra ferroviária ou hidroviária é bem distinto do de uma obra rodoviária. Isto é algo que ainda influencia por demais o plano de governo de um político. Porque o político quer inaugurar a obra durante o seu mandato. Por isto é muito mais comum vermos anúncios voltados a obras rodoviárias, que têm um período de maturação bem menor”

porte, há uma evidente repetição. São sempre as mesmas coisas. Ou seja, ferrovia Norte-Sul, Transnordestina, etc. O governo tem esta função de sinalizar, catalisar e articular. Por outro lado, vemos incluídas sempre as mesmas coisas ao longo de todo esse período é algo sintomático. Nesse sentido, é uma importante novidade este anúncio do PAC [*Programa de Aceleração do Crescimento*] da infraestrutura pela presidente Dilma Rousseff. Exatamente porque novas obras e/ou projetos foram incluídos. Esse é um mérito

importante. Temos inclusive a proposta da ferrovia Oeste-Leste, também chamada de ferrovia da Integração, etc. Então, é algo que pode trazer um ânimo novo.

AI – Estes novos projetos inclusos no programa, já eram alvos de estudos logísticos anteriores?

Caixeta Filho - Esses novos projetos não são aleatórios. Há um trabalho técnico anterior que respaldou este anúncio, que é o Plano Nacional de Logística e Transporte, o PNLTr. Foi um trabalho muito grande, que envolveu muitas pessoas e contribuiu para que o setor político tomasse uma decisão técnica. Esse é o ponto fundamental. Felizmente o Brasil é dotado de muitos

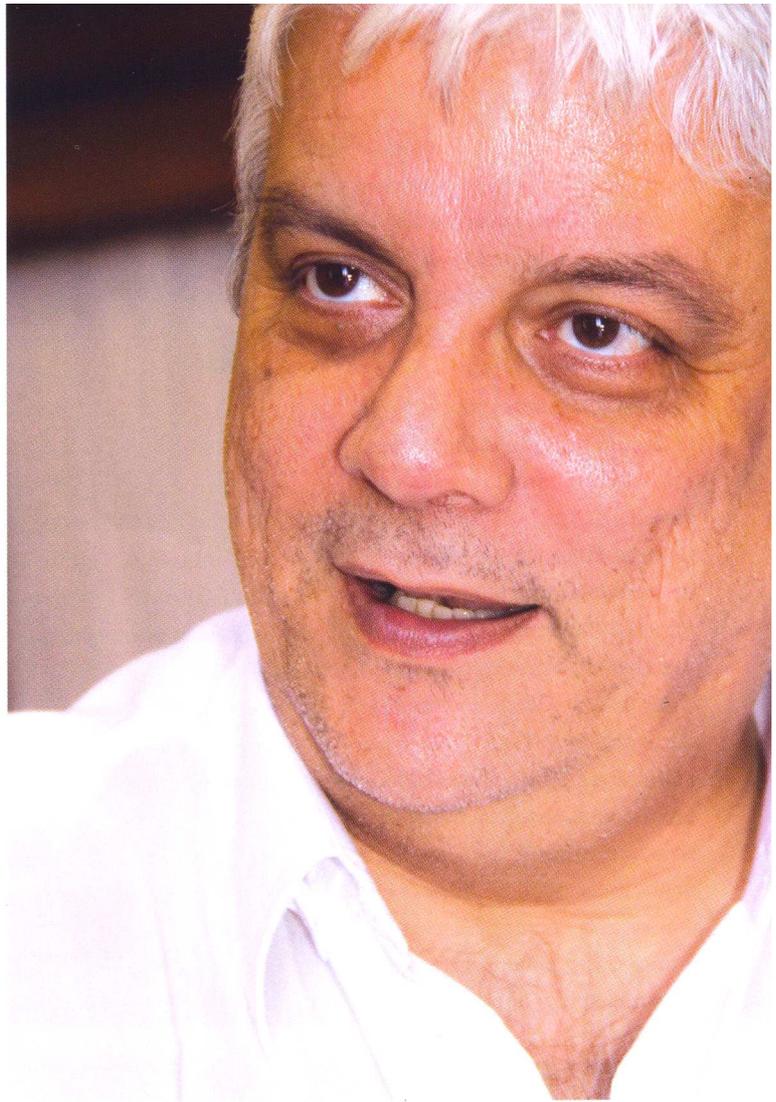


especialistas de renome, os quais podem ajudar a dar este respaldo técnico. Outro aspecto que não podemos perder de vista é o seguinte: o período de maturação de uma obra ferroviária ou hidrovária é bem distinto do de uma obra rodoviária, por exemplo. Isto é algo que ainda influencia por demais o plano de governo de um político, seja no executivo municipal, estadual ou federal. Por quê? Porque o político quer inaugurar a obra durante o seu mandato. Um mandato dura quatro anos e não há nenhuma garantia de reeleição. Por isto é muito mais comum vermos anúncios voltados a obras rodoviárias, que têm um período de maturação bem menor. Com isso, o momento em que estas outras obras ligadas à infraestrutura de transporte serão de fato concluídas é sempre adiado. Essa pode ser uma das explicações para esta repetição dos PPAs. Ninguém assume que terá de construir a ferrovia X, Y ou Z. Os governos se sucedem e vão deixando isto de lado; e assim a demora é cada vez maior.

AI – O Brasil nunca se debruçou sobre suas questões logísticas?

Caixeta Filho - O termo logística, por si só, traz um componente importante, que é a figura da integração. Transporte é logística? Sim. O transporte é a atividade mais importante da logística? Sim, mas logística é muito mais do que isto. Ela diz respeito à integração entre diversas modalidades de transporte, a movimentação de diversos tipos de carga e à integração com outras atividades, como o próprio armazenamento. O País nunca se debruçou sobre esse assunto? Sempre se debruçou, mas de uma maneira muito compartimentada. Do tipo: "vou olhar só a minha cidade". No caso particular do Brasil, cresceu muito o seu reconhecimento e a sua participação na produção agrícola e pecuária. A partir do momento que passou a existir essa questão das novas fronteiras agrícolas, essa necessidade de integração se tornou irreversível. E isso passa pela logística. Agora, talvez essa preocupação de se pensar de forma mais integrada é algo recente. Dos últimos 20-30 anos, se tanto.

AI – Dentro do programa de investimentos lançado pelo governo, o transporte fluvial e os portos não foram contemplados. Por quê?



Caixeta Filho - Creio que foi só uma questão de cronograma. Na hora do lançamento ele ainda não devia estar finalizado. Um programa específico para portos deve ser logo anunciado pelo governo. Será o Plano Nacional dos Portos ou coisa que o valha. Terá um nome pomposo. O que eu acho importante destacar é que o Brasil tem uma costa muito bem servida de portos. Só que há o costume, ou vício, de se usar Santos e Paranaguá, principalmente para cargas agropecuárias. Precisamos reavaliar este hábito porque há possibilidades de diversificação. Temos os portos de Itaqui, Suape, Pecém, entre outros. Agora, nos portos hoje há outro fator limitante importante: a área de armazenagem.

AI – Qual é o impacto disto?

Caixeta Filho - O que normalmente acontece é de a carga estar no porto e, por alguma razão, o navio ainda não chegou. Ou o contrário. O navio está lá, mas a carga ainda não chegou. Você já deve ter ouvido o termo *demurrage* [ou *sobre-estadia*], multa que o dono

do navio cobra pela estadia adicional. Se o navio ficou um dia parado porque não tinha carga para embarcar se cobra a *demurrage*. Isso, dependendo do caso, pode chegar a um valor de US\$ 50 mil por dia. Não é uma despesa pequena. Por isto essa necessidade de se ter uma capacidade de armazenagem no porto. E mais, contar com uma tecnologia adequada para que, no momento de chegada da carga, o navio já possa ser rapidamente carregado. Isto é algo muito importante.

AI - Com a abertura de novas fronteiras agrícolas, imaginava-se que a produção do Centro-Oeste/Norte seria escoada a granel via portos como o de Belém ou o de Itaqui, no Maranhão. No Sul/Sudeste ficariam os embarques containerizados de produtos de maior valor agregado. Isto não aconteceu. Por quê?

Caixeta Filho - Primeiro, hoje se for refeita uma pesquisa de satisfação junto aos usuários de portos, irá se observar que Santos e Paranaguá possuem como forte característica a sua localização estratégica. Ambos estão no coração econômico do País. Os usuários de portos gostariam muito de ver Santos e Paranaguá mais eficientes. Com isto, continuariam a usar essas infraestruturas, de acordo com a pesquisa feita. Paranaguá também, mas, sobretudo Santos, reagiram

muito rapidamente a esta demanda. A partir da lei de valorização dos portos, muitos investimentos foram feitos. O próprio terminal de containeres em Santos é considerado hoje altamente moderno e eficiente. O usuário avalia isto: "Está funcionando? Então, vou utilizar lá mesmo". O que se imagina é que a partir do momento em que determinados investidores e empreendedores se posicionarem nessas novas áreas de fronteiras agrícolas, fará muito mais sentido utilizar esses portos do Norte e Nordeste. E mais, nada impede de se reavaliar, principalmente para aqueles que estão mais para o Noroeste brasileiro, a possibilidade de sair por portos do Pacífico. Só que aí, de novo. Somos avessos a riscos.

É algo natural do indivíduo. Preferimos usar aquilo que já temos certeza de estar funcionando. Mesmo que isso custe um pouco mais caro.

AI – As obras previstas no Programa de Investimento em Logística parecem convergir para a direção Sul-Sudeste e muito pouco para o sentido Norte. O senhor acredita que é esta a característica do programa?

Caixeta Filho - Eu acho que não. Se formos analisar objetivamente o País que temos, encontramos uma

dificuldade muito grande de articulação entre o Norte e o Sul. Quais são as vias que de fato ligam o Norte ao Sul do País? Ferrovia Norte-Sul: sai de Estreito e Açailândia [MA] e pode chegar até Senador Canedo, no entorno de Goiânia [GO]. É uma alternativa, mas ainda não está pronta. A famigerada BR 163, Cuiabá-Santarém, também é uma possibilidade de ligação, mas não está concluída. Uma parte está pavimentada, a outra ainda não. Há uma série de impactos ambientais envolvidos que retardam o andamento desta obra.

AI - E as hidrovias?

Caixeta Filho - Temos a hidrovia Tocantins-Araguaia, que seria outro eixo de articulação Norte-Sul, mas que também não é contínuo. Existe uma série de quebras e paradas no trajeto. Tem a hidrovia do Madeira, alternativa usada por muitos para cair no Amazonas, mas que também não é direta. É preciso dar uma volta. Há agora a

possibilidade da hidrovia dos rios Teles Pires-Tapajós, que não é tão torta como a do Madeira. O que acontece é que essas alternativas de articulação precisam estar consolidadas. A partir daí dependerá muito do tipo de carga a ser movimentada.

AI - Com os eixos de articulação prontos a questão passa a ser de mercado?

Caixeta Filho - Se formos pensar no mercado interno, veremos que as regiões mais fortes, mais consumidoras, são Sul e Sudeste; então a carga vai descer. Agora, se a carga é para exportação, muda de figura. Podemos usar [os portos de] Itaqui, Pecém, Suape etc. Suape, aliás, está tentando se especializar em carga

containerizada. É uma questão de mercado. Por isso pode ser que não dê certo. O porto de Pecém quando foi inaugurado não tinha carga para ser movimentada. Imaginava que se teria por lá umas indústrias âncoras, devidamente instaladas, as quais acabaram não vindo. O que aconteceu foi que muita carga que saía pelo porto de Mucuripe, em Fortaleza, acabou se deslocando por Pecém. Mas esse não era o desenho original do projeto. Existem muitas variáveis de mercado que podem interferir, de fato, na vocação de determinado porto.

AI - Nosso País tem dimensões continentais, existe essa questão do mercado interno e externo. Uma maior integração entre todos os modais de transporte não seria fundamental para o Brasil ampliar sua competitividade? Qual

sua opinião sobre esse ponto?

Caixeta Filho - Na teoria existe a figura da intermodalidade. No caso do transporte seria esta uma solução logística adequada, a qual

“Se o navio ficou um dia parado porque não tinha carga para embarcar se cobra a *demurrage*. Isso, dependendo do caso, pode chegar a um valor de US\$ 50 mil por dia. Não é uma despesa pequena. Por isto essa necessidade de se ter uma capacidade de armazenagem no porto”

envolveria a integração entre diferentes modais. Técnica e universalmente, uma solução logística intermodal prevê que nos trechos principais, ou seja, médios e longos, com mais de mil quilômetros, os modais de transporte predominantes sejam o ferroviário e hidroviário. Somente nas pontas – nas pernas, como se chama – se usaria o transporte rodoviário. Isso significa que o transporte rodoviário seria usado apenas para fazer coleta e distribuição. Isso é o desejável.

AI - Só que o Brasil ainda não possui uma estrutura que proporcione essa intermodalidade...

Caixeta Filho - Exato. Temos vários modais, mas que ainda são poucos se analisarmos a dimensão do

País. Peguemos o Grupo Maggi* como exemplo, que usa a BR 364, a hidrovía do Madeira-Amazonas. Trata-se de um caso de solução logística intermodal. A própria Ferronorte, que hoje é ALL [*América Latina Logística*], na sua malha Norte, faz um transporte tipicamente ferroviário, indo do Alto Araguaia, no Mato Grosso, até Santos, em São Paulo. Mas, para alimentar o Alto Araguaia, uma operação de coleta teve de ser criada, normalmente rodoviária; e chegando a Santos, eventualmente, se pode ter uma perninha de distribuição. Isso demonstra que temos algumas situações ou várias em que se usa a intermodalidade. Só que com a dimensão de um país como o Brasil precisamos de muito mais. E como não temos, acabamos usando muito as rodovias. Vemos “tiros” de três mil, quatro mil quilômetros feitos de caminhão para levar uma carga de baixo valor agregado. Então o impacto do valor de frete acaba sendo muito grande.



AI – Resumindo, precisamos de mais ferrovias e hidrovias....

Caixeta Filho - Sim, ainda temos poucos trechos longos ou médios de ferrovia ou hidrovia para ajudar nessa caracterização intermodal.

AI - Voltando um pouco no programa que foi anunciado pelo governo. O senhor acredita que dentro dos prazos estipulados esse programa vai resolver ou pelo menos amenizar o problema da infraestrutura e logística no País?

Caixeta Filho - Vou dividir em duas partes a resposta. Se tudo o que foi anunciado de fato acontecer nos prazos previstos, sim, vai resolver. Acho que vai ajudar bastante. Agora, por outro lado, prazo de obra pública no Brasil é uma utopia. Esses dias eu estava ouvindo o noticiário e o TCU [Tribunal de Contas da União] estava sugerindo que se embargassem várias obras por razões das mais diversas. O grande problema é esse. Existe um plano anunciado que vai levar 25 anos para

sair totalmente do papel. Se levar esses 25 anos, tudo bem. Só que o histórico diz – e tomara que não se confirme – que aquilo que está levando no papel o carimbo de 25 anos pode levar 50, 60 anos para acontecer. E se isso de fato ocorrer será tarde demais. Bagagem, soluções técnicas, nós temos. Em contrapartida, a parte de gestão, de gerenciamento, precisamos melhorar, e muito. Nesse sentido, mesmo havendo uma interação cada vez mais evidente entre agente público e privado, temos muito a aprender ainda.

AI - O agronegócio perde muito com a deficiência de infraestrutura e logística. Segundo um dado que levantei, cerca de US\$ 4 bilhões por ano. Só o Mato

Grosso perde US\$ 1 bilhão. O senhor acredita que em 25 anos pode-se mudar um quadro como esse?

Caixeta Filho - Temos que analisar esses números com cuidado, nunca se sabe ao certo que contas foram feitas para se chegar a eles. Mas acredito que hoje se pode chegar a bilhões de dólares [de prejuízos] facilmente. Por exemplo, existem conjuntos de cargas que normalmente são transportados por rodovias. Se fossem transportados por ferrovia o frete seria aproximadamente 30% mais barato. Essa diferença é o quanto o agronegócio está perdendo. Hoje existe também o componente ambiental. Se vai tudo por rodovia, significa que haverá maior emissão de carbono. Qual o valor de carbono emitido por cada tonelada transportada? Esses números são difíceis e complicados de mensurar, mas o fato é que hoje, no ambiente internacional, o Brasil leva desvantagem por conta de suas deficiências de

infraestrutura e logística.

AI - Poderia nos dar um exemplo?

Caixeta Filho - O caso do transporte da soja no Brasil e nos EUA. A movimentação interna de soja no Brasil é feita tipicamente por rodovia, nos

“Prazo de obra pública no Brasil é uma utopia. O grande problema é esse. Existe um plano anunciado que vai levar 25 anos para sair totalmente do papel. Se levar esses 25 anos, tudo bem. Só que o histórico diz – e tomara que não se confirme – que aquilo que está levando no papel o carimbo de 25 anos pode levar 50, 60 anos para acontecer”

EUA tipicamente por hidrovia. E nessa comparação de custos somos penalizados. Como o preço da *commodity* agrícola é internacional, a remuneração que de fato fica com o produtor no Brasil, com o *trader* brasileiro, é menor se comprado com outros concorrentes. De maneira geral, considero esse o principal impacto para a competitividade brasileira, principalmente nesse âmbito internacional. No âmbito doméstico acho que ainda não nos damos conta das perdas físicas que acontecem durante essa movimentação. E aí são números. O que se perde poderia estar alimentado muitas pessoas.

AI – O senhor acredita, por exemplo, que as deficiências de infraestrutura e logística podem chegar



ao ponto de tornar inviável uma maior participação do agronegócio brasileiro no cenário internacional? Ou pela dimensão que o País tem ele também é formador de preços e está livre desse risco?

Caixeta Filho - Tudo indica que se todos esses planos que o governo vem anunciando para a modernização logística de fato se consolidarem no prazo estipulado, isso vai se reverter num ganho de competitividade grande para o País. Mas existe o *timing* e acredito que vai demorar. Sabe-se o que precisa ser feito, mas vai demorar. O mercado às vezes tem reações que surpreendem. Se formos fazer uma comparação, em termos de valores reais, do frete rodoviário brasileiro com o frete rodoviário de outros países, veremos que o nosso é relativamente barato.

AI – Qual a explicação que o senhor tem para isso?

Caixeta Filho - É que o transportador rodoviário, em determinadas situações, é obrigado a buscar alternati-

vas para se manter no mercado. E ele o faz assumindo riscos. Para qualquer transportador existe uma estrutura de custos formada pelo custo fixo mais o custo variável. Para o transportador, o custo fixo diz respeito à manutenção, ao próprio seguro e por aí vai. Em muitos casos, para não perder a fatia do mercado, o transportador só trabalha com componente de custo variável. Com isso consegue sobreviver. Consegue, com os devidos riscos, não prejudicar por demais a competitividade do agronegócio brasileiro. **AI**

**O Grupo André Maggi atua na produção agrícola e de sementes de soja, originação, processamento e comercialização de grãos, fertilizantes, energia e transporte fluvial. O Grupo André Maggi é composto pela Amaggi Exportação e Importação Ltda.; Divisão Agro; Hermasa Navegação da Amazônia e Divisão Energia.*