



## Ferrovia é mais cara que estrada no PR, afirma estudo



*De acordo com especialistas, a solução é baixar a “tarifa teto” estabelecida pela ANTT, o que reduziria o frete*

A máxima de que o transporte ferroviário é mais barato que o rodoviário não se aplica no Paraná, segundo estudo encomendado pela Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Faep) e apresentado ontem, no Fórum de Logística do Agronegócio Paranaense. O uso de ferrovias como parte da solução logística para o escoamento de grãos no estado é 3% mais caro que o frete rodoviário. Isso significa que, mesmo com o alto preço do combustível e as tarifas de pedágio, o custo para um produtor de Guaíra enviar a sua produção de caminhão até o Porto de Paranaguá é menor do que transportar a carga de carreta até Cascavel e fazer o restante do trecho de trem.

Apesar do maior custo do modal, o frete ferroviário praticado no Paraná representa 71% da “tarifa teto” estabelecida pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Porém, de acordo com especialistas do setor, isso não significa que os preços praticados no Paraná sejam condizentes com a realidade do mercado. “O teto está inflacionado. A ANTT deveria revisar o valor”, afirma José Vicente Caixeta Filho, coordenador da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq-Log), da Universidade de São Paulo (USP), responsável pelo desenvolvimento do estudo. “Mesmo dentro do teto estabelecido, as empresas que operam as ferrovias cobram taxas abusivas e os produtores acabam reféns. Queremos que o teto seja diminuído significativamente”, complementa Nilson Hanke Camargo, assessor técnico e econômico da Faep.

### Gargalos

Além do valor do frete, os produtores e as cooperativas têm de enfrentar outros obstáculos para movimentar seus produtos pelas vias férreas. As principais regiões produtoras do estado não estão ligadas por trem até os portos responsáveis pelo escoamento da safra, o que exige a integração de outras modalidades de transporte.

“No Paraná não é comum haver ligação ferroviária entre as pontas. Apesar de as ferrovias serem mais adequadas para o transporte de grãos sólidos, o Brasil vai continuar com mais rodovias. Isso não é bom, mas não adianta se enganar”, afirma Caixeta.

Outros gargalos logísticos do modal são falta de vagões, quebra de contratos, dificuldades para passagem da Serra do Mar e recebimento de vagões sujos para carregamento. Em alguns casos, a própria empresa interessada no transporte precisa comprar vagões e colocá-los à disposição das concessionárias de ferrovias. “Se a prestação de serviço continuar assim, os poucos produtores que usam as ferrovias vão optar por outro modal”, aponta Camargo.

De acordo com a ALL, que opera quase 90% dos 2.348 quilômetros de ferrovias do estado, além dos fatores principais que compõem o preço do frete, como distância, volume e sazonalidade da carga, fazem

parte da tarifa os custos de manutenção da ferrovia, aquisição e manutenção de material rodante, tecnologia de segurança e outros custos operacionais.

O estudo será finalizado em maio do próximo ano e usado nas tomadas de decisões de produtores e cooperativas quanto ao transporte da produção. “A Federação vai dar subsídio para o pessoal do campo. Nossa preocupação é ajudar a baixar o custo, já que a produtividade no estado aumentou 113% nos últimos 20 anos, mas a renda dos produtores não acompanhou”, aponta Ágide Meneguette, presidente da Faep.