



USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Portal do Agronegócio

Data: 22/11/2011

Link: <http://www.portaldoagronegocio.com.br/conteudo.php?id=65763>

Caderno / Página: - / -

Assunto: Logística – Estudo apresentado pela Faep mostra que frete rodo-ferroviário é inviável

LOGÍSTICA: Estudo apresentado pela Faep mostra que frete rodo-ferroviário é inviável

A Federação da Agricultura do Estado do Paraná ? Faep apresentou, na manhã desta segunda feira (21/11), dois estudos analíticos fundamentais ao desenvolvimento do Estado



Trata-se das “Perspectivas de exportação de granéis sólidos pelo Porto de Paranaguá”, realizado pelo economista José Roberto Mendonça de Barros, da MB Associados, e “Análise das tarifas ferroviárias e rodoviárias do Agronegócio do Paraná”, da Esalq-LOG/USP, liderada pelo professor José Vicente Caixeta Filho. A Faep contou com o apoio da Ocepar e Alcopar na realização dessas avaliações.

Apresentação - A apresentação ocorreu durante o “Fórum de Logística do Agronegócio Paranaense”, no Hotel Radisson, em Curitiba, com a presença do Secretário de Política Nacional de Transportes, Marcelo Perrupato. “Dentro da porteira a economia demonstra pujança, fora dela temos muitos problemas”, afirma Ágide Meneguette, presidente da FAEP, “nossa intenção com

esses estudos foi demonstrar o que estrangula o desenvolvimento do agronegócio e por consequência do Estado, num momento de grandes oportunidades”.

Produtos agrícolas - Anualmente cerca de 35 milhões de toneladas de produtos agrícolas (soja, milho, açúcar, etc) circulam pelas rodovias e ferrovias no território paranaense. As primeiras incompletas, sobrecarregadas e com pedágios caros. As ferrovias com tarifas exorbitantes, traçados obsoletos e o Porto de Paranaguá emperrado. Os dois estudos, resumidamente, concluem que os serviços de transporte, tanto rodoviário como ferroviário, apresentam várias deficiências na sua infraestrutura e na atuação das concessionárias.

Frete caro - Os gastos no frete rodo-ferroviário devem ser menores do que o preço do frete rodoviário direto de uma origem para o Porto, tornando o preço do frete intermodal competitivo. E isso não ocorre, demonstra o estudo. Uma carga de açúcar, por exemplo, que saia de uma cidade no Centro Norte paranaense, dirige-se até o terminal de Maringá onde é carregada por ferrovia até o Porto de Paranaguá. Este trajeto intermodal citado deve custar menos do que levar diretamente o produto entre a cidade de origem e o Porto, por rodovia.

Outros problemas - Além disso, a Esalq-LOG apresenta outros problemas no transporte ferroviário: elevado “transit time” da carga (que demora mais dias para chegar ao porto quando comparada ao modal rodoviário) o grande número de operações a serem realizadas (frete de ponta, transbordo e frete

ferroviário), enquanto que para o frete rodoviário direto é necessário apenas uma operação (contratação do frete rodoviário).

Inviável economicamente - O estudo mostra que “o preço do frete rodo-ferroviário representa, em média, 103% do frete rodoviário direto. Em outras palavras, a alternativa intermodal torna-se inviável economicamente ao se analisar todo o conjunto de gastos necessários”. Aponta ainda que as “tarifas teto” estipuladas pela ANTT (Agência Nacional de Transporte terrestre) devem ser revistas, estabelecendo-se realidades mais próximas dos usuários do transporte ferroviário, garantindo adequada prestação do serviço de transporte (como a própria missão da ANTT sugere). São apontados ainda como gargalos no modal ferroviário “ a ineficiência e má organização dos transbordos, falta de investimento em material rodante, perda de vagão durante o transporte, extravio de documentação, atrasos, erros de informação, entre diversos outros fatores”.

Rodovias e porto - O transporte rodoviário dos produtos agrícolas também apresenta gargalos, segundo o estudo. Entre eles: deficiência na infraestrutura e elevados tempos de carga e descarga, grande sazonalidade na procura por serviço de transporte, preços do pedágio e elevado preço de frete.

Gargalos logísticos - Operacionalmente, os armazéns antigos, o número reduzido de balanças rodoviárias e o pátio de triagem inferior a capacidade demandada pelo porto foram destacados como gargalos logísticos importantes nesta fase da logística das cargas agrícolas. O estudo da MB Associados aponta a necessidade de expansão do terminal com a construção de 2 armazéns e 2 linhas de carregamento e três novos berços de atracação, no Porto de Paranaguá, diante da expansão da movimentação no terminal.

Esforço - O estudo da Esalq-LOG indica que para o aumento da produtividade logística do estado é desejável o esforço das empresas do setor (investimentos próprios em infraestrutura) e do Governo. Este, de forma direta, através de incentivos fiscais e tributários e em parcerias público-privadas. “O governo também é um agente importante neste processo de melhoria, podendo investir de forma direta no setor, ou através de incentivos (fiscais, tributários, entre outros) governamentais, viabilizando, eventualmente, parcerias público-privadas”, relata o estudo da Esalq-LOG, “quando se fala em investimento em infraestrutura logística, a maior parte das melhorias efetuadas são usufruídas pela sociedade como um todo”, disse.