



## **Agronegócio padece com a ausência de armazéns**

O maior desafio logístico da produção agropecuária é conseguir escoar mais volume com a mesma infraestrutura. Estudos realizados no Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) apontam que a exportação do agronegócio brasileiro crescerá 3,8% até 2022, mas a estrutura de transporte e armazenagem deve continuar do mesmo tamanho, diz Fuad José Alves, executivo da Logit, uma das empresas de consultoria que assessoram o governo na formulação do PNLT.

Um dos principais problemas será dotar o país de mais armazéns, seja nos terminais portuários ou nas propriedades rurais, de forma a evitar as filas de caminhões nos portos e rodovias nos períodos de safra e ajudar a equalizar os preços tanto dos produtos quanto dos fretes. No caso do milho, a necessidade de percorrer distâncias muito longas (até 3 mil quilômetros) e a concorrência com outros produtos na operação de escoamento pode fazer com que o custo do frete chegue a 50% do valor da mercadoria, indica José Vicente Caixeta Filho, professor titular da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da USP.

Segundo ele, a falta de armazenagem adequada é um retrato da ineficiência logística brasileira e agrava o problema da carga agrícola, caracterizada quase sempre por ser de baixo valor agregado e perecível. "Isso força a distribuição concentrada na safra, derruba o preço e congestiona o sistema logístico". Para Caixeta, o país precisa investir também em soluções de portos e ferrovias.

Embarque da soja brasileira custa US\$ 85 por tonelada; na Argentina exportadores gastam US\$ 20

Setor mais vigoroso da economia brasileira, o agronegócio apresentou um salto qualitativo e quantitativo nos últimos 40 anos, quando o país passou de importador líquido de alimentos a potência exportadora. Líder nas exportações mundiais de soja, até 2020 o Brasil terá mais de 50% do mercado internacional da oleaginosa, projeta Luiz Antônio Fayet, conselheiro da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Os 45,5 milhões de toneladas do produto exportados em 2011 já representam um desafio à logística. Equivalem, por exemplo, à metade da capacidade do maior porto do país, o de Santos, o que denota a saturação das vias de escoamento.

Cálculos feitos pela Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) revelam que em 2011 os custos de embarque da soja brasileira eram de US\$ 85 por tonelada. Os principais concorrentes do produto brasileiro no mercado mundial, EUA (segundo maior produtor) e Argentina (terceiro) gastavam respectivamente US\$ 23 e US\$ 20 por tonelada. De acordo com Fayet, esse custo está aumentando (era de US\$ 28 por tonelada em 2003) e tende a se agravar na medida em que a produção de soja cada vez se expande mais para o interior do país sem que investimentos no escoamento e na armazenagem sejam realizados.

O executivo da CNA citou exemplos do que pode ser feito para melhorar a situação: mudar o sistema de privatização das rodovias e dos portos, liberar o uso de terminais portuários privados por terceiros e retirar a carga tributária dos pedágios. Segundo Fayet, a mudança do sistema de concessão de rodovias para a menor tarifa em vez de maior valor de outorga pode reduzir em 20% a 25% o custo dos pedágios. A retirada de tributos significaria mais 20% de corte. A CNA deve propor a medida ao governo.

De acordo com Eduardo Leão Sousa, diretor executivo da União da Indústria Canavieira (Única), o setor de álcool e açúcar vem reduzindo a pressão sobre a infraestrutura logística ao ampliar o uso de ferrovia para a exportação de açúcar. Hoje, 90% do açúcar que deixa o país são retirados da área de produção por trem.

O desafio é manter essa tendência em um momento em que a produção canavieira deixa de estar concentrada em São Paulo e cada vez mais se expande para estados como Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, em áreas desassistidas em matéria de transporte ferroviário. Pelas projeções da Unica, até 2020 o Brasil deve dobrar a produção de cana, triplicar a de álcool e aumentar em 50% a de açúcar - com ganhos de produtividade decorrentes de novas tecnologias.

Um alívio possível, segundo Leão, são os investimentos privados em dutos para transporte de etanol. Somando os investimentos de empresas como Transpetro e Uniduto, os vários alcooldutos em construção representam R\$ 3 bilhões em investimentos.

Fonte: Valor Econômico