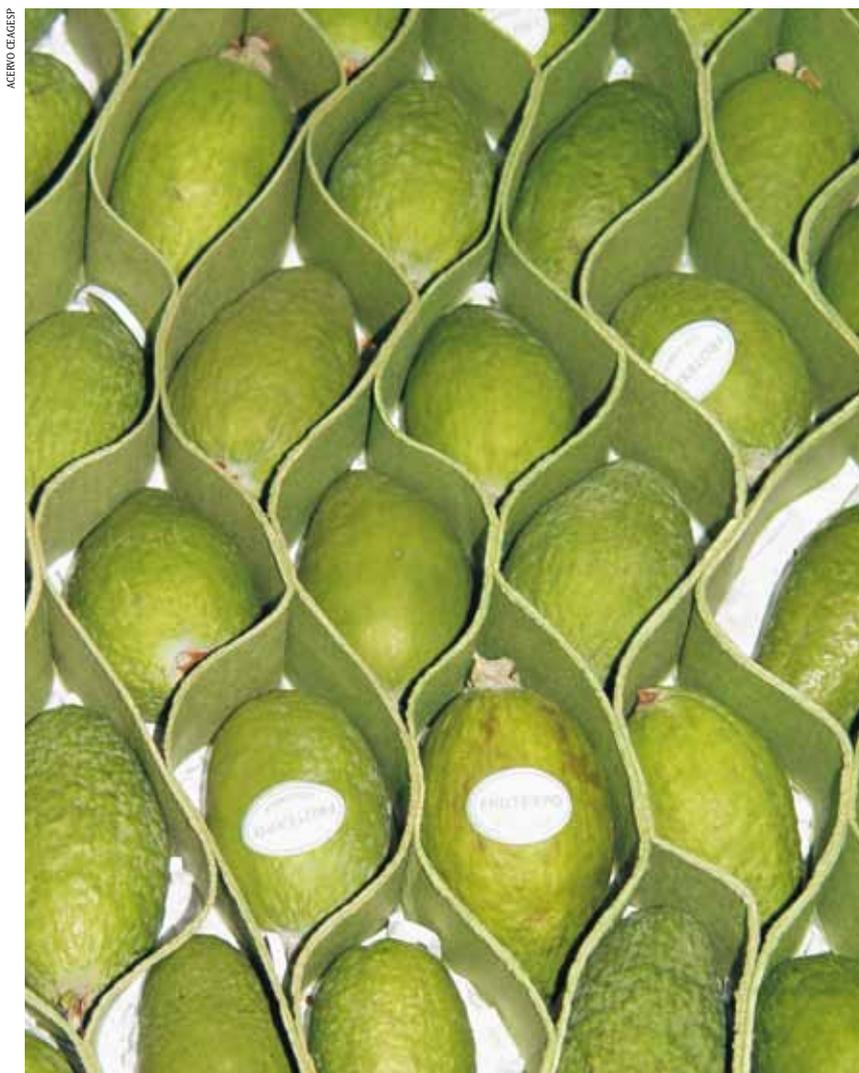


A logística para exportação de frutas do Brasil e do Chile

Rufino Fernando Flores Cantillano*



ACERVO CEAGESP

Goiabas em embalagens de feijoa: específicas para o transporte a longa distância

A logística de transporte e o adequado manuseio pós-colheita são fundamentais para a manutenção da qualidade das frutas, assim como para a sustentabilidade da produção e a rentabilidade do agronegócio frutícola. Do ponto de vista da comercialização, a logística para esses produtos não deve ser associada apenas ao transporte: ela tem início no local da produção e se estende até o ponto de venda, incluindo numerosas atividades produtivas e comerciais. Nesse contexto, a manutenção da “cadeia do frio” é fundamental, por se tratar de produtos altamente perecíveis.

O Brasil possui um território de 8.511.965 km², com diversos tipos de climas e solos que permitem o cultivo de frutas tropicais, subtropicais e temperadas. Dados da FAO informam que o Brasil foi um dos três maiores produtores mundiais de frutas em 2005, com uma produção superior a 35 milhões de toneladas. A base agrícola dessa cadeia produtiva abrange 2,3 milhões de hectares. O volume total de frutas exportado pelo Brasil, em 2005, foi de 827.708 t, somando U\$440,13 milhões. As principais frutas exportadas foram a uvas de mesa, o melão, a manga, a maçã, a banana, o mamão e o limão. Os principais mercados de destino foram a União

Europa, com 75%, a América do Sul, com 5%, a América do Norte, com 9%, e outros países, com 11% (Ibraf, 2005).

O país apresenta localização privilegiada em termos logísticos, em relação aos principais mercados importadores de frutas. Essa vantagem natural pode, porém, ser anulada, caso não sejam solucionados problemas logísticos estruturais, como a excessiva burocracia, os portos e aeroportos caros e pouco eficientes, os reduzidos investimentos em infra-estrutura, o tímido apoio governamental às exportações e a pouca experiência dos exportadores no comércio internacional, problemas que em seu conjunto ganham a denominação de “custo Brasil”. Essa situação está mu-

dando com os avanços observados na infra-estrutura e logística do país, consequência da privatização dos portos, das ferrovias e das comunicações; mas muitos aprimoramentos logísticos e em infra-estrutura ainda são necessários, para que os entraves hoje existentes sejam superados.

PRODUÇÃO NO CHILE

O Chile possui uma extensão territorial de 756.950 km², com diversos tipos de climas. O clima temperado predominante no país é muito estável, o que acarreta alta produtividade de frutas, com bom padrão fitossanitário. A área plantada em 2004 alcançou 221.915 hectares, com uma produção de 4.152.000 toneladas de fru-

tas (safra 2004/2005), sendo aproximadamente 43% exportados *in natura*. Nos anos de 2003 e 2004, foram exportados 2,1 milhões de toneladas de frutas para 75 países, com um retorno FOB de US\$1,927 bilhão de dólares (Odepa, 2005). As principais frutas exportadas foram uva de mesa, maçã, abacate, kiwi, ameixa e pêra, sendo os principais mercados os Estados Unidos, o Canadá e a Europa. Recentes acordos comerciais firmados pelo Chile com blocos comerciais e/ou importantes países (União Européia, Tratado de Livre Comércio com os Estados Unidos) visam a aumentar a competitividade das frutas chilenas no exterior (Campos, 2005).

O maior crescimento do setor exportador de frutas chileno se iniciou na década

AERVO/CEAGESP



Goiabas em embalagem a vácuo: sistema agrega valor e remuneração

de 70, com o modelo de economia de livre mercado. A reforma tributária e de aduanas, as políticas de câmbio, as novas regulamentações portuárias e as modificações na Lei da Marinha Mercante foram importantes para lograr esses avanços. Paralelamente, novas medidas nos setores de produção e comercialização foram peças-chaves para o êxito do sistema. O setor governamental, por meio do "ProChile", colabora na promoção das exportações. A experiência do Chile demonstra que, junto com o estabelecimento de políticas macroeconômicas estáveis (como baixa inflação, moeda estável e corretamente valorizada, abertura da economia a novas tecnologias e para o capital estrangeiro), também é necessário um marco legal para a promoção da indústria de exportação. Nesse sentido, foi fundamental a coordenação e os esforços entre os setores privado e estatal, na promoção das exportações, bem como a modernização dos transportes, estradas e acesso aos portos (Green e Iglesias, 2003).

TRANSPORTE TERRESTRE

O transporte terrestre chileno é realizado principalmente por estradas de rodagem. O transporte ferroviário e fluvial não é utilizado para frutas. O setor de transporte terrestre possui aproximadamente 80.000 km de rodovias, dos quais 16.000 km (20%) se encontram pavimentados. A Panamericana é a principal rodovia, unindo o Chile de norte a sul, com quatro pistas de aproximadamente 1.500 km. Outra estrada importante é a Ruta 60, que une a província de Mendoza, na Argentina, com o porto de Valparaíso, no Chile (Green e Iglesias, 2003). Mesmo uma rede de estradas pequena, mas em boas condições, é suficiente para manter a atividade econômica e permitir escoar os principais produtos de exportação. Os recursos para a construção e manutenção de estradas provêm do setor público e da iniciativa privada, mediante o sistema de concessões. O governo do



Caminhão recebe frutas embaladas em paletes: logística para exportação depende de transporte adequado

Chile prevê a continuação da modernização da infra-estrutura mediante a construção de novas estradas e acessos aos portos, para facilitar o comércio internacional (Green e Iglesias, 2003).

No Brasil, o transporte de frutas para o mercado interno é predominantemente terrestre. A extensão total de rodovias é de 1.724.929 km, dos quais 164.988 (9,6%) estão pavimentados. A maioria das regiões produtoras de frutas se encontra distante das principais vias de acesso aos portos. Em muitos casos, as estradas estão em precárias condições, sem asfalto, longe de empacotadoras e frigoríficos, que são essenciais à manutenção da qualidade das frutas. O Ministério dos Transportes iniciou, em 1994, um programa de modernização e recuperação de rodovias, outorgando à iniciativa privada a concessão de

estradas e autorizando a cobrança de pedágios. Mas, sem dúvida, esses esforços ainda são insuficientes.

TRANSPORTE MARÍTIMO

O transporte marítimo chileno experimentou notável crescimento nos últimos anos. As mudanças mais significativas estão relacionadas à política portuária, considerada de fundamental importância para as exportações do país. Assim, 96% das exportações totais do Chile (94% das exportações de frutas) utilizam o transporte marítimo para alcançar os mercados estrangeiros, sendo Valparaíso o principal porto de saída, com aproximadamente 60% do volume total (Green e Iglesias, 2003). Em 1981, iniciaram-se mudanças importantes na atividade portuária, com a desregulamentação trabalhista dos trabalhadores portuá-

rios, estabelecendo-se um sistema de livre competição nas funções de estiva, aberto à iniciativa privada, o que permitiu reduzir custos e aumentar a produtividade portuária.

Em princípio dos anos 90, o setor privado assumiu as funções de transferência, armazenamento e manejo no porto da carga, permanecendo o Estado com a infra-estrutura e administração dos portos. O objetivo foi dar maior agilidade ao setor, provocando aumento significativo da movimentação de carga. Em 1998, foi fechada a Empresa Portuária de Chile (Emporchi), com o objetivo de dar maior capacidade física e operativa ao sistema portuário, deixando para o setor privado a gestão global dos terminais, mediante um sistema de concessão. O êxito foi surpreendente, pois – sem aumentar a superfície dos terminais, mas melhorando a tecnologia e a gestão – a capacidade operativa dos portos foi duplicada. A criação de um local para estacionamento de caminhões (“Antepuerto”), dotado de infra-estrutura de comunicação e outras melhorias, permitiu a entrada programada dos caminhões nos portos, evitando-se filas desnecessárias e o rompimento da “cadeia do frio”. A logística do transporte marítimo no Chile deve continuar melhorando, para minimizar os custos de frete até os mercados distantes.

No Brasil, a Lei n. 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos) permitiu a privatização dos serviços de mobilização e armazenamento de mercadorias e o arrendamento de áreas nos portos brasileiros. Os portos ganharam eficiência, com uma redução de até 50% nos custos portuários; mas, ainda continuam caros, com um custo superior à média mundial. Essa Lei provocou mudanças no funcionamento dos portos, que são administrados por empresas estatais, mas operados por empresas portuárias privadas e concessionárias de setores do porto, denominados terminais portuários. Dessa forma, o porto passou a



ACERVO CEGESP

Caqui Fuyu chileno: clima seco proporciona bom padrão fitossanitário

ser uma figura física, sendo que a figura operativa é o terminal, de modo geral especializado em cargas, com exceção dos terminais de contêineres, especializados nesse equipamento.

Os trabalhadores que operam cargas dentro dos navios (estivadores) são registrados e escalados pelo Órgão Gestor da Mão-de-obra (OGMO), existente em cada porto. Os portos do Nordeste do Brasil apresentam uma localização logística privilegiada e estratégica para alcançar os mercados dos Estados Unidos e da Europa. Muitos terminais portuários têm melhorado sua eficiência. Mas, apesar dos avanços, existem problemas a ser solucionados, como a redução ainda maior dos elevados custos portuários e a melhoria da infra-estrutura (aumento

do calado dos portos, dragagem periódica etc.).

TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo de frutas frescas justifica-se economicamente se elas forem altamente perecíveis e/ou de alto valor de mercado. No Chile, o sistema de transporte aéreo está muito bem organizado. A empresa com maior participação no mercado é a Lan Chile Cargo, que tem um convênio com a Fundação Chile para realizar o controle de qualidade dos produtos e assessorar os usuários sobre embalagens e manuseio. Essa companhia tem instalações no aeroporto de Miami (EUA), principal destino das frutas frescas chilenas, que serve como um *hub port* para direcionar a carga a outros aeroportos dos Estados

Unidos e Europa (Green e Iglesias, 2003). Paralelamente, foram realizadas importantes obras no aeroporto de Santiago. As principais frutas exportadas via aérea são as framboesas e os pêssegos, para os Estados Unidos, além de mirtilos, nectarinas, cerejas e ameixas. Outros mercados importantes para as exportações chilenas, via aérea, são a Inglaterra, a França, o Canadá e o Japão. As tarifas aéreas variam em função da distância e do volume operado, bem como do peso bruto.

O transporte aéreo no Brasil representa em torno de 0,37% do volume total de carga. No país, o transporte aéreo é caro e a frequência de aeronaves com espaço para carga é muitas vezes escassa. Por outro lado, não existe muita tradição de se movimentar grandes volumes de produtos perecíveis, como frutas frescas, por esse meio, o que poderia implicar perdas na qualidade do produto (Cantillano,

2004). A falta de frigoríficos adequados para frutas nos portos e aeroportos é também um problema.

PERSPECTIVAS

No Chile, as exportações de frutas frescas foram favorecidas pela modernização dos sistemas de transporte e de logística, experimentados pelo país nos anos 90. Dessa modernização participaram o Estado (melhorando a infra-estrutura), bem como o setor privado (melhorando a cadeia logística, para reduzir custos). O Chile deve continuar evoluindo em sua logística, devido à sua grande distância dos mercados. É importante destacar, no contexto desse país, o trabalho conjunto desenvolvido pelo Estado com o setor privado.

No Brasil, várias ações são necessárias para melhorar a competitividade da exportação de frutas frescas, entre as

quais podem ser citadas: maior investimento em infra-estrutura (como portos, aeroportos e rodovias); melhor definição dos marcos regulatórios; redução da burocracia (simplificação e automatização dos processos); aumento da inspeção fitossanitária na origem; estabelecimento de um sistema de rastreabilidade da carga; instituição de um novo modelo de registro de agrotóxicos; proposição de um sistema informatizado e atualizado de informações comerciais dos principais mercados de destino; aprimoramento dos sistemas de qualidade (produção integrada de frutas); elaboração de um programa de médio e longo prazo para a promoção das frutas. 

**Rufino Fernando Flores Cantillano é pesquisador da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) Clima Temperado (fcantill@epact.embrapa.br).*



Frutas e legumes embalados em paletes: etiquetagem garante rastreabilidade

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAMPOS, J. Rueda internacional de negocios de frutas y hortalizas de exportación y seminario frutícola nacional. Disponível em: <http://www.gobiernodechile.cl/discursos_ministrosd.asp>. Acesso em: 02 ago. 2005.
- CANTILLANO, R. F. F. Logística das exportações de frutas do Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DE FRUTICULTURA DE CLIMA TEMPERADO, 7., Fraiburgo, SC. *Anais...* Fraiburgo: Epagri, 2004. p. 73-78.
- GREEN, R.; IGLESIAS, D. Logística y exportaciones de fruta fresca chilena. *Horticultura*, Réus, v. 6, p. 22-30, 2003.
- IBRAF. Estatísticas. Disponível em: <<http://www.ibraf.org.br/x-es/f-esta.html>>. Acesso em: 05 ago. 2005.
- ODEPA. Comercio exterior. Disponível em: <<http://www.odepa.cl>>. Acesso em: 05 ago. 2005.