

Extraído do jornal “O Estado de São Paulo”, edição de domingo, 16 de setembro de 2001, caderno de Economia, página B10.

País precisa de novas rotas para escoar produção

Estudo mostra que falta de transporte eficiente reduz competitividade do Brasil

Por Gustavo Paul

BRASÍLIA - O projeto brasileiro de aumentar as exportações a médio e longo prazos poderá se frustrar caso o governo não resolva um dos principais entraves do custo Brasil: a falta de rotas eficientes para escoamento da produção agrícola. Um estudo concluído na semana passada pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), ligada ao Ministério dos Transportes, revela que se não houver investimentos no setor, nos próximos 15 anos o prejuízo do País com rotas inadequadas para escoar grãos deverá dobrar, e a produção nacional perderá competitividade no mercado externo.

A principal preocupação do estudo era entender quais são as alternativas mais rápidas e baratas para retirar a produção de grãos dos 15 principais pólos produtores localizados nas chamadas fronteiras agrícolas, basicamente nos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Localizadas no centro do País, estas são as regiões que têm o maior potencial de crescimento nos próximos anos.

Desperdício - A principal conclusão é que, para desembarcar a produção no menor prazo possível e a custos mais baixos em portos europeus e asiáticos, será preciso construir novas hidrovias na Amazônia e desenvolver as ferrovias que levam principalmente aos portos da Região Sudeste. “Para induzir o aumento das exportações é fundamental investir em infraestrutura”, diz o presidente do Geipot, Carlos Alberto Wanderley Nóbrega.

A lavoura de soja foi utilizada como estudo de caso pela empresa, pois representa cerca de 30% do total do agronegócio brasileiro e respondeu por cerca de US\$ 2 bilhões das exportações entre janeiro e agosto deste ano. “A soja é nossa maior cultura de grãos e a que exerce maior pressão sobre o transporte”, explica o presidente do Geipot. Segundo maior produtor mundial, o Brasil corre sério risco de perder mercado externo para os Estados Unidos e Argentina.

O levantamento sobre as condições do transporte agrícola mostra que atualmente o País já desperdiça US\$ 71 milhões por ano com a movimentação inadequada da soja das fazendas aos portos. Gasta-se mais US\$ 44,5 milhões do que o necessário com frete e US\$ 26,69 milhões com combustível porque parte da produção não segue para os portos utilizando, por exemplo, a integração entre rodovias, hidrovias e ferrovias.

Outro problema encontrado em vários casos é a inexistência de vias alternativas para que o produto seja encaminhado de forma mais econômica, restando apenas as estradas.

Em 15 anos, se não forem feitos investimentos nas hidrovias dos rios Araguaia e Tapajós, esse desperdício na movimentação da soja deverá crescer 140%, passando para US\$ 173 milhões. Os técnicos do Geipot calculam que, se os caminhos forem melhorados, a economia anual de frete seria da ordem de US\$ 130 milhões e com combustível, de US\$ 43 milhões.

“Outro risco é que, sem a perspectiva de escoamento eficiente, o aumento esperado da produção seja inibido”, admite o presidente do Geipot. A Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) estima que a produção nas fronteiras agrícolas deve crescer 225% em 15 anos.

Atualmente, 81% do transporte de soja no Brasil é feito por rodovias, apenas 15% por ferrovias e 4% por rios. Essa proporção tende a se manter nos próximos anos se o transporte ferroviário e hidroviário não for desenvolvido. O engenheiro Francisco Rocha Neto, coordenador do estudo, alerta que a qualidade das estradas ficará comprometida, o que encarecerá o frete e exigirá contínuos investimentos públicos.

“Com mais caminhões nas rodovias, a segurança das rodovias ficará prejudicada”, diz Rocha Neto. As estimativas do Geipot apontam que, com investimentos em infra-estrutura, o transporte de soja seria dividido de forma mais equilibrada entre os três sistemas: 40% em ferrovias, 33% em rodovias e 27% em hidrovias.

Hidrovia - A região oeste de Mato Grosso, quase na divisa com Rondônia, é uma das que terão de mudar totalmente sua rota de escoamento nos próximos anos para obter produtividade no futuro. Ali, a produção do grão deverá crescer 163% em 15 anos. Sua produção destina-se basicamente ao mercado externo, sendo que 80% vão para o porto de Rotterdam, na Holanda, e 20% para Xangai, na China. Nesse caso, a opção mais econômica para retirar o produto é utilizar a hidrovia do Rio Madeira, que liga a região ao Porto de Itacoatiara, no Amazonas. O frete para a Holanda custaria US\$ 64 por tonelada e para a China, US\$ 84. É bem menos do que o gasto com frete para usar os portos de Santos (US\$ 83 e US\$ 101 respectivamente), Vitória (US\$ 89 e US\$ 107) e Paranaguá (US\$ 85 e US\$ 104).

Em 2015, porém, com uma produção muito maior e ainda voltada para o exterior, a melhor opção passará a ser a hidrovia do Rio Tapajós, por onde a soja seria embarcada no porto de Santarém, no Pará. Ali o frete para a Holanda cairia para US\$ 54 e para a China para US\$ 74.

