Tarifas de pedágio

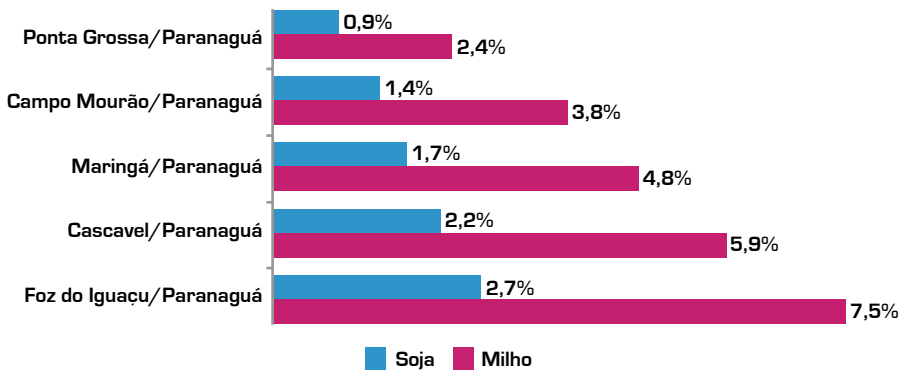
Impacto sobre o agronegócio do Paraná

Gilson Martins[1]
Flávio Turra[2]

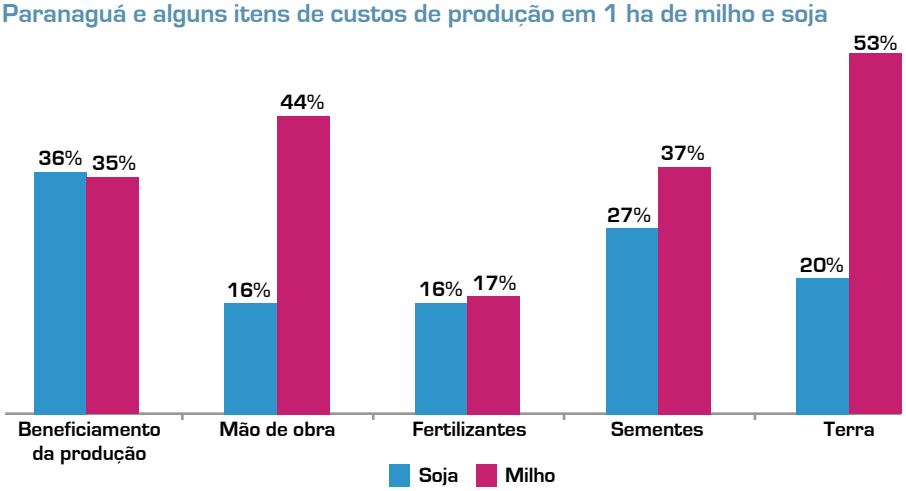
A SAFRA agrícola de 2012/13, de cerca de 185 milhões de toneladas de grãos, intensificou os debates sobre a deficiência brasileira em infraestrutura. Predominaram, na mídia nacional e internacional, notícias de filas nos portos e atrasos nos embarques. Também, mais uma vez, ficou em evidência a situação das rodovias do País, que, além de não serem o modal necessariamente mais adequado para o transporte, encontram-se em estado precário.

Essa é uma discussão que remete há mais de vinte anos no Brasil. À época, uma das soluções encontradas para resolver o problema foi o modelo de concessões públicas, com cobrança de pedágios. No Paraná, o programa de concessões rodoviárias foi implementado em 1997, com o advento da Lei Federal 9.277/1996. Hoje, seis concessionárias operam no estado em um trecho que totaliza 2,03 mil quilômetros de estradas pedagiadas. Em 1998 e em 2000, o governo do estado negociou termos aditivos nos contratos, que acabaram resultando na postergação do cronograma de realização de obras, redução dos investimentos e manutenção das tarifas em patamares mais elevados.

Impacto percentual do pedágio sobre o preço recebido pelo milho e soja (%)



Comparação entre o custo de pedágio no trajeto Maringá – Porto de Paranaguá e alguns itens de custos de produção em 1 ha de milho e soja



Renda do agricultor

Um dos contrassensos da política do pedágio são os custos gerados na cadeia produtiva, que refletem diretamente na renda de quem produz. Ou seja, no Paraná, o impacto é muito forte para os agricultores.

Por exemplo, tenha-se em conta um produtor de soja e milho na região de Foz do Iguaçu. Com base nas tarifas vigentes, o caminhoneiro que transportar grãos desta região em um veículo de cinco eixos e capacidade para 27 toneladas desembolsará R$ 643,95 em dez praças de pedágio até Paranaguá. O valor por tonelada desembolsado (R$ 23,85) corresponde a até 7,5% do preço recebido pelo agricultor, no caso do milho, e a até 2,7%, no caso da soja. Como os preços negociados para exportação consideram os valores no porto, o custo com pedágio acaba sendo descontado do preço repassado ao agricultor. Essa é uma situação que se repete em todas as regiões produtoras do Paraná, uma vez que as principais estradas (anel de integração) para o transporte da safra são pedagiadas.

Custos de produção

O agricultor que comparar os custos do pedágio com os custos de produção em sua propriedade pode surpreender-se com os impactos. Por exemplo, em 1 hectare de milho, com produtividade de 8.100 kg, um agricultor gasta, em média, R$ 706,43 em fertilizantes, no Paraná. A produção deste 1 hectare gera um custo de pedágio no transporte na ordem de R$ 123,52 (R$ 15,26/t x 8,1 t/ha) para quem transporta a safra de Maringá até o Porto de Paranaguá, um valor equivalente a 27% do custo com fertilizantes. Se considerarmos o custo da terra, este valor comparativo chega a 53%; para a mão de obra, a 44%; e para sementes, a 37%.

Essa comparação pode ser feita para diversos custos importantes da produção rural, tanto para o milho, quanto para a soja. Todavia, no caso do milho, os valores despendidos com pedágio acabam chamando mais a atenção, pois a cultura possui margens líquidas mais estreitas do que a soja, ou mesmo negativas. Como ilustração, em maio de 2013, o agricultor no Paraná recebeu, em média, R$ 19,12 pela saca de milho, para um custo operacional de R$ 21,53; ou seja, ele registrou um prejuízo de pelo menos R$ 2,41.

Paraná: custos de produção[1] de soja e milho

Resumos dos custos	Milho	Soja
Produtividade (kg/ha)	8.100	3.000
Remuneração do uso da terra (R$/ha)	230,95	230,95
Sementes (R$/ha)	336,04	168,14
Custo de fertilizantes (R$/ha)	706,43	281,29
Mão de obra (R$/ha)	280,93	293,74
Beneficiamento da produção (R$/ha)	353,70	125,50
Custo operacional (R$/ha)	2.906,61	1.764,00
Receita (R$/ha)	2.581,20	2.621,00

1 Conforme cotações médias da SEAB/DERAL para maio de 2013: milho com R$ 19,12 por saca e soja com R$ 52,42 por saca

Custos de pedágios equivalentes à produção de 1 ha de milho e de soja

Origens de produto com destino a Paranaguá	Custo do frete (R$/t)	Pedágio (R$/t)	Milho (R$/ha)	Soja (R$/ha)
Foz do Iguaçu	88,00	23,85	193,08	71,51
Cascavel	83,00	18,87	152,79	56,59
Maringá	77,00	15,26	123,52	45,75
Campo Mourão	83,00	12,21	98,82	36,60
Ponta Grossa	66,00	7,50	60,68	22,47
Média	**79,40**	**15,54**	**127,78**	**46,58**

Nota: base de custos da tabela anterior



SXC.HU

Custos de transporte

Quando considerados os custos de escoamento da produção, o pedágio onera o transporte em até 30%. Esse é também o caso de caminhões vindos de Foz do Iguaçu, que têm um custo total de frete de R$ 88,00/t. Além disso, o transporte rodoviário também sofreu nos últimos meses um aumento de 20%, de cerca de R$ 53,00/t para R$ 63,86/t, em média, no Paraná. Isso se deveu à demanda aquecida do setor de transportes, à boa safra e às novas exigências da Lei do Caminhoneiro. Ou seja, o pedágio, aliado aos aumentos de custos do transporte rodoviário, diminui a competitividade da agricultura.

Conclusões

O agronegócio movimenta cerca de um terço da economia do estado do Paraná. Por isso, os fatores que afetam a competitividade deste setor são de grande interesse do governo, do setor produtivo e da sociedade como um todo. Como o valor das tarifas de pedágio tem impacto direto no preço recebido pelo produtor, o valor do pedágio deve ser um item de atenção no planejamento do negócio, principalmente no caso de produções que trabalham com margens apertadas.

O caso das concessões rodoviárias no Paraná serve de importante alerta a ser considerado na implementação de concessões públicas, que tendem a se intensificar com os planos de investimento em infraestrutura brasileira. São necessários transparência e controle, além do resguardo dos interesses de quem produz. ■

1 Assessor tecnicoeconômico do Sindicato e Organização das Cooperativas doEstado do Paraná
2 Gerente tecnicoeconômico do Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná