Diário de bordo

Meu armazém, minha vida



Roberto Rodrigues*

ESTAMOS EM plena colheita da safra de verão do Centro-Sul do País, e, como todo mundo sabia, o problema logístico agravou-se com a grande produção de grãos, ainda estimada em 185 milhões de toneladas.

O tema é bastante conhecido, e as limitações quanto à insuficiência de rodovias, ferrovias e portos têm sido objeto de centenas de eventos organizados por instituições ligadas ao agronegócio. O projeto de Parceria Público-Privada, lançado no ano passado pelo governo brasileiro, não decolou ainda, porque os investidores não foram atraídos pelo horizonte de retorno, considerado muito baixo, dados os prazos e carências estabelecidos. Mas, diante disso, o Governo vem movimentando-se para oferecer melhores condições para o *payback* dos investimentos, e espera-se que o resultado das novas condições seja positivo, atraindo capitais para estas áreas.

Mas, há um outro tema que não tem sido muito destacado na questão da infraestrutura, que é a armazenagem, elemento-chave para o agronegócio.

De acordo com a FAO, um país deve ter capacidade de armazenar até 120% da sua safra. Ora, se nossa colheita chegar mesmo a 185 milhões de toneladas, deveríamos ter uma rede de armazéns para guardar 222 milhões de toneladas. No entanto, nossa rede privada e pública chega a apenas 145 milhões, o que nos dá um déficit de 77 milhões de toneladas!

Esse problema é agravado nos grandes estados produtores, como o Mato Grosso, onde o crescimento das colheitas foi muito grande em poucos anos. Só lá o déficit de armazenagem superará 10 milhões de toneladas em 2013.

E ainda que as cooperativas agropecuárias – e mesmo os grandes produtores – corram contra o tempo para aumentar sua capacidade estática, não vai dar tempo para resolver esse desequilíbrio para a safra em andamento.

E tem mais: uma colheita muito grande e concentrada em pouco tempo vai trazer dor de cabeça aos produtores no transporte. A nova legislação sobre o mínimo de horas que os caminhoneiros podem trabalhar vai reduzir a oferta de transportadores e encarecer os custos.

Portanto, embora os preços das principais *commodities* estejam atraentes, os custos de transporte e armazenagem reduzem as margens finais.

E isso remete a um outro tema recorrente.

O modelo de crescimento adotado pelo Brasil nos últimos anos foi baseado no consumo. E vem dando certo, inclusive com os programas sociais, do tipo Bolsa Família; o consumo cresceu e isso impulsionou a produção de produtos básicos, como alimentos, gerando mais empregos rurais e urbanos (nas áreas de distribuição e embalagem, por exemplo), aumentando a massa salarial em geral, sustentando assim a produção industrial de bens de consumo. É conhecido o dado segundo o qual mais de 30 milhões de brasileiros saíram da classe D para a classe C, integrando o novo mercado consumidor do País.

No entanto, pelas mais diversas razões – câmbio, taxa de juros, tributação, concorrência da China, entre outros –, a indústria brasileira não conseguiu atender toda essa explosiva demanda, que acabou sustentada pelas importações. Nesse cenário, mesmo os milhares de empregos gerados pelo modelo não são os mais bem remunerados. A massa salarial cresceu, mas os salários não são altos, inclusive porque não preparamos adequadamente a mão de obra. Segundo alguns economistas, o modelo não se sustenta e, em algum momento no futuro, pode acontecer um revertério perigoso para a economia.

É preciso mudar o modelo, e a base para isso não pode ser apenas o consumo. É fundamental promover investimentos em todos os campos. Programas como o Minha Casa Minha Vida são excelentes nessa direção, mas insuficientes.

Está passando da hora de montar o "Meu armazém, minha vida", "Meu porto, minha vida", "Minha estrada, minha vida".

Aí, sim, teremos um projeto sustentável e equilibrado de desenvolvimento urbano e rural, inclusive podendo oferecer aos consumidores brasileiros – e estrangeiros – produtos cada vez mais competitivos. ■

*Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV e embaixador da FAO para o Ano Internacional do Cooperativismo