FERTILIZANTES

(colaboração da ANDA – Associação Nacional para Difusão de Adubos)

IMPORTAÇÃO

O balanço dos primeiros meses do ano, caracterizado normalmente pelo recesso de mercado interno, revela um volume menor de importação (-21%) de fertilizantes acabados (349 mil t) mais matéria-prima (326 mil t), comparativamente a igual período de 1977. Os principais produtos importados no período foram: fosfato natural: 160 mil t; ácido fosfórico: 126 mil t; cloreto de potássio: 140 mil t.

PRODUÇÃO

A região Centro produziu 30.210 t de nitrogenados em jan.-fev./78, expressos em termos de N e 79.377 t de fosfatados solúveis, expressos em P_2O_5, representando +24% e -14% respectivamente em relação a igual período de 1977.

ESTOQUES

Os estoques industriais, principalmente as matérias-primas básicas adquiridas no ano anterior, encontram-se em fase de esgotamento. As importações em maior volume deverão iniciar-se este mês.

ENTREGAS

O pequeno movimento de entrega ao consumidor é considerado normal para a época, ainda que afetado pela indefinição quanto à área de plantio do trigo, com perspectiva de redução da ordem de 40% em face do preço mínimo concedido.

FINANCIAMENTO

A política de crédito rural em relação ao custeio da safra 78/79 ainda não está totalmente definida. Especificamente em relação à triticultura, de interesse imediato para o setor, o percentual para crédito de custeio variará de 60 a 70%, conforme o montante individual de cada financiamento. O volume total de recursos que será posto em disponibilidade ao mercado de fertilizantes é estimado em Cr$ 30 bilhões.

PREÇOS

Os preços dos fertilizantes permanecem os mesmos estabelecidos em fev./77, com a correção mensal de 2% permitida pelo CIP, a partir de 30 de junho de 1977. Nessa área, há reivindicação classista para alteração da sistemática de controle atual, no sentido de que seja a nível industrial e não a nível de produtor.

CONTINGENCIAMENTO

Em relação à logística industrial do setor, foram estabelecidos os níveis de contingenciamento regionais, a saber: Nordeste – nitrogenados: para cada 1,0 t de N adquirido internamente é permitido importar 1,3 t; fosfatado solúvel – livre. Centro-Sul – nitrogenados: contingenciamento de 1,0: 1,6; fosfatado solúvel: contingenciamento de 1,0: 0,20. Quanto ao contingenciamento da rocha fosfática natural, há comentário mais adiante.

FERTILIZANTES FOSFATADOS

NECESSIDADE DE ESTABELECIMENTO PRÉVIO DE POLÍTICA REGULADORA

Há anos que, rotineiramente, o setor reivindica o estabelecimento prévio de uma política abrangente reguladora do mercado interno de fertilizantes, de tal modo que a produção e comercialização desse insumo básico inaugurem e terminem um mesmo exercício sob a égide das mesmas normas.

Essa rotina reivindicatória, contudo, deverá repetir-se por mais uma temporada, uma vez que 1978 entra no segundo trimestre com decisões de vulto a serem tomadas, principalmente aquelas relacionadas à logística de matéria-prima fosfatada destinada às indústrias de fertilizantes.

CONTINGENCIAMENTO NÃO CORRIGE DISTORÇÕES

A defasagem de preços entre o produto importado e o similar nacional que, teoricamente, o contingenciamento – importação de 800 kg para cada tonelada comprada internamente – deveria corrigir em termos de custos industriais internos, tem provocado algumas distorções em face da impossibilidade de as regiões Sul e Nordeste consumirem o concentrado nacional produzido em Minas Gerais, em virtude do frete proibitivo. Além disso, o direito de importação, endossável uma única vez pela indústria adquirente da matéria-prima, e gerável pelas empresas produtoras (Arafertil, Serrana, Fosfertil e Epamig), encontra-se na atualidade, em sua maior parte, em poder da Quimbrasil, que pertence ao mesmo grupo da Serrana e da Arafertil. Isto se deve aos seguintes pontos: 1) a produção da Serrana é cativa do grupo, o que franqueia à Quimbrasil direitos de importação comercializáveis com despesas mínimas de transporte, devido à proximidade das empresas; 2) pequena produção da Fosfertil; 3) partidas da Arafertil são de transação recente no mercado.

REEMBOLSO DE FRETE – SOLUÇÃO EQUÂNIME

Como alternativa saneadora da questão, os Sindicatos das Indústrias de Adubos de São Paulo e do Rio Grande do Sul, juntamente com o Sindicato das Indústrias de Matéria-Prima de São Paulo, encaminharam representação ao Governo federal, solicitando reeembolso das despesas de frete das indústrias de fertilizantes na aquisição de concentrado fosfático produzido em Minas Gerais. Na verdade, esse pleito se baseia em estudo anterior elaborado pelo Grupo Executivo de Abastecimento de Fertilizantes (GEAF) e que consubstanciava proposta idêntica à reivindicação atual.

JUROS SUBSIDIADOS – FONTE DE RECURSOS PARA O REEMBOLSO

O impasse para a concessão da medida que resultará em real equalização dos custos de fabricação de fertilizantes em todo território nacional estaria na identificação da fonte que irá arcar com os subsídios em questão (estimados em Cr$ 200 milhões em 1978), de modo a não se constituir em novo vasamento do apertado esquema financeiro do orçamento federal.

A abertura para o impasse estaria embutida na própria política de crédito ao setor (juros zero ao agricultor para aquisição de fertilizantes) e pode ser visualizada da seguinte forma: 1) a concessão do subsídio implicaria um compromisso de repasse ao preço final do produto; 2) esse compromisso, além de significar ajuda indireta (mas ponderável no combate à inflação), seria absorvido pelo não-aumento do ônus financeiro dos juros subsidiados que, no caso de fertilizantes fosfatados, será da ordem de Cr$ 2,25 bilhões, em 1978.

O resultado final contribuiria para que fosse atingido o objetivo de reduzir as discrepâncias dos custos industriais, fazendo com que, no campo mercadológico, todas empresas dispusessem das mesmas armas de competição.

A AUTO-SUFICIÊNCIA AFLORARÁ MAIS AINDA O PROBLEMA DE TRANSPORTES

Na verdade, a medida em si resolverá a questão, a curto prazo, de vez que remanesceriam os problemas de transporte das matérias-primas para os dois pólos de consumo – Nordeste e Sul do país, tendo em vista a auto-suficiência no setor, prevista para o início da próxima década. A consecução dessa meta demandaria, assim, o estabelecimento de um sistema racional de transporte em que a opção atual – rodovia – fosse apenas subsidiária, ou a agilização dos estudos sobre a viabilidade da exploração de jazidas estrategicamente localizadas mais próximas dos pólos mencionados. A jazida de Anitápolis (SC) e a recentemente descoberta em Itambé (BA) mereceriam esse tipo de enfoque.