A LOGÍSTICA COMO ALIADA DO AGRONEGÓCIO



DANIEL FURLAN AMARAL
Economista-chefe da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE)



BERNARDO FIGUEIREDO
Consultor de Logística da ABIOVE

A PRINCIPAL ameaça à competitividade do agronegócio brasileiro está na excessiva dependência do transporte rodoviário de cargas nos fluxos de longas distâncias. Essa situação decorre, por um lado, da flexibilidade e da disponibilidade desse modal e, por outro lado, da falta de alternativa ferroviária ou hidroviária, por inexistência, insuficiência ou ineficiência dos serviços oferecidos.

Do ponto de vista estrutural, o transporte rodoviário possui um maior custo unitário, devido, em grande parte, ao alto consumo de diesel. Portanto, diante da dimensão do território nacional, trata-se de uma opção menos adequada para se percorrer. O abastecimento interno e as exportações ficam sujeitos a uma matriz de transportes inadequada para deslocar granéis, com perda de competitividade perante os concorrentes internacionais.

O agravante desse quadro consiste no fato de o frete rodoviário servir de referência para a precificação dos transportes ferroviário e aquaviário existentes. Os ganhos econômicos vão para os outros meios de transporte sem, necessariamente, se traduzirem em uma melhor oferta de serviços.

O risco está numa alta geral nos fretes, comprometendo de forma grave a competitividade das cadeias produtivas utilizadoras desse serviço. Isso impõe formulação, com implementação de ações mitigadoras, para aumentar com eficiência a capacidade dos serviços de transporte. Ou seja, trata-se de criar um ambiente competitivo na prestação de serviços.

Na condição do Brasil de grande fornecedor de alimentos para o mundo, cabe aumentar a eficiência da matriz nacional de transportes no longo prazo. Essa demanda essencial na infraestrutura, além de gerar emprego e renda ao setor produtivo, oferece alimentos a preços competitivos para os compradores internacionais. Se continuarem os crescimentos exponenciais de produção agrícola, a logística interna será limitante para essa expansão e abrirá oportunidades para os concorrentes.

Não há facilidade na solução desse problema. Mas ações concretas devem ser enfrentadas no curto, no médio e no longo prazos. Neste momento, abre-se a oportunidade de soluções logísticas serem aliadas da agenda ambiental, seja pela redução do consumo energético, seja pela substituição de fósseis por biocombustíveis, como o biodiesel e o diesel verde.

Do ponto de vista da infraestrutura, tem-se a continuidade dos planos para o Brasil ampliar a extensão das rodovias duplicadas, corrigir a geometria das vias com trechos perigosos e garantir a manutenção de forma a evitar acidentes.

MEDIDAS DE CURTO PRAZO

Considerando a provável e desejada retomada do crescimento econômico nacional, é necessário aumentar a eficiência do sistema rodoviário, por meio de:

1. Atos normativos:
   - Decisão urgente da União juntamente às Unidades da Federação para integrar de forma única os comprovantes fiscais e de transporte no Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), com dispensa definitiva do papel;
   - Regulamentação da pesagem de veículos com peso bruto total (PBT) superior a 50 toneladas, como estabelece a Lei Federal nº 14.229/21;
   - Pesagem nas rodovias compatível com o modelo de carregamento nos pontos de origem, de forma a evitar perda de produtividade e a insegurança jurídica associada;
   - Normatização do tráfego noturno seguro com medidas para limitar a circulação.
2. Investimentos para aumentar a produtividade dos caminhões.

Deve-se, também, iniciar a revisão do padrão asfáltico, de forma a adequá-lo aos modernos e eficientes veículos adquiridos pelo setor produtivo.

Em se tratando de segurança, deve-se retomar a valorização do transporte rodoviário como um modal que promove a integração nacional pela ubiquidade dos serviços diretos e indiretos. Para isso, deve-se implementar ações voltadas à segurança dos motoristas, do patrimônio e da sociedade, com vistas à redução de acidentes, assaltos e roubos, bem como efetivar pontos de parada e descanso que garantam a proteção de todos.

AUMENTAR A CAPACIDADE RODOVIÁRIA DE TRANSPORTE

Dotar o Brasil de um modal rodoviário moderno é, sem dúvida, o primeiro passo para se evitar a logística como um gargalo ao crescimento econômico e social. Com as medidas assinaladas, espera-se um significativo aumento da capacidade rodoviária de transporte, bem como uma maior eficiência no consumo de combustível e uma redução de acidentes e perdas.

Ainda no curto prazo, há um amplo espaço para maior fomento à competição entre as malhas ferroviárias, a fim de promover uma redução de tarifas e uma melhoria da qualidade dos serviços. Nesse sentido, é imprescindível reavaliar os tetos tarifários, bem como as tarifas acessórias e os indicadores de desempenho na prestação do serviço de forma a combater práticas monopolistas.

Cabe, ainda, destacar a importância de se elevar o uso da via permanente, com ampliação imediata da capacidade de carga pela concessionária. Isso deve ocorrer a partir da confirmação de demanda ou da disponibilização de atendimento por composições ferroviárias de demais operadores interessados.

No modal hidroviário, pode-se aproveitar o potencial natural do País com investimento na dragagem. O balizamento e a sinalização de processos de parceria público-privada (PPP) de acordo com o novo modelo de gestão hidroviária devem garantir a navegabilidade em boas condições de manutenção e segurança durante o ano todo.

O uso múltiplo das águas deve ser respeitado. A geração de energia e a navegação devem ser devidamente apreciadas como elementos promotores do desenvolvimento sustentável. Para isso, deve-se assegurar cotas mínimas de navegação durante todos os meses do ano.

Finalmente, deve-se ampliar a cobertura espacial dos corredores ferroviários com novas ferrovias, complementando e modernizando aquelas existentes para fomentar a competição entre as malhas. Assim, essa construção passa a ser acompanhada por um melhor uso da via permanente atual e pela integração operacional plena. O resultado gera um efetivo crescimento da capacidade de transporte de carga por trens no Brasil. ■



SHUTTERSTOCK