



## **Consultor afirma que Argentina deve passar o Brasil em termos de redução nos custos logísticos**

*Análise foi feita em seminário realizado nesta segunda (4), em São Paulo, onde salientou também que armazenagem deficitária gera perdas anuais da ordem de 34 milhões de toneladas na agricultura brasileira*

São Paulo, 04 de dezembro de 2017 - O Brasil perde, anualmente, cerca de 34 milhões de toneladas de grãos por falta de uma estrutura adequada de armazenagem em todas as etapas da cadeia produtiva do agronegócio. O cálculo é do especialista em logística, Renato Pavan, e foi detalhado em palestra no seminário Infraestrutura de Transportes e Logística: Visão dos Usuários, promovido nesta segunda-feira (4), em São Paulo, pela Abag - Associação Brasileira do Agronegócio, Abiove – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, Anut – Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas, e Sindicom – Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes.

“O ponto mais crítico da falta de armazéns está nas fazendas, uma vez que hoje apenas 14% da produção agrícola brasileira é armazenada nelas, enquanto nos Estados Unidos esse percentual chega a 65%”, ressalta Pavan. Segundo ele, isso gera ainda mais ineficiência na economia brasileira, já tão prejudicada por conta dos elevados custos causados pelas condições inadequadas de rodovias, ferrovias e portos. “Hoje, o custo da tonelada de grãos transportada de Sorriso, no Mato Grosso, até o porto de Santos é de US\$ 102, enquanto nos Estados Unidos não passa de US\$ 51, e na Argentina sai por US\$ 79.

Especificamente no caso da Argentina, Pavan chamou a atenção para planos futuros daquele país em reduzir ainda mais seus custos logísticos para escoamento da safra de grãos. “Está em negociação pelo governo argentino a construção de uma ferrovia de 1.200 quilômetros ligando as regiões

produtoras de grãos com os portos no Chile, que deve aumentar a competitividade dos grãos argentinos, além de facilitar o acesso aos mercados asiáticos, pela facilidade de navegação pelo Pacífico. Com isso, a Argentina deve ultrapassar o Brasil em termos de ações para reduzir os custos logísticos, beneficiando sobretudo a sua produção de grãos”, afirmou, salientando ainda que, como o mercado interno argentino é menor, sobra mais produtos para exportação.

Outro palestrante do evento, Cláudio Graeff, presidente do Comitê de Logística e Competitividade da Abag, concorda com a avaliação de Pavan sobre a questão da armazenagem. “Hoje, sem dúvida nenhuma, a falta de armazéns é a principal deficiência da cadeia produtiva do agronegócio”, analisou. Para Graeff, no entanto, é na armazenagem que está também a melhor possibilidade de se equacionar o problema. “Ao contrário da deficiência em rodovias, ferrovias e portos, que demanda elevados investimentos, no caso de armazém, a necessidade de recurso é menor e os investimentos podem ser feitos pelo próprio produtor rural. Penso que essa saída é provisória para atenuar o problema, enquanto não se resolve a forma de financiar os grandes empreendimentos de transportes”, ponderou.

No encontro também foi feita uma avaliação econômica e jurídica sobre vários projetos de lei que tramitam no Legislativo e que interferem nos preços dos fretes do transporte de cargas, estabelecendo uma política de preços fixos. “Todas as propostas em análise geram dúvidas quanto a sua constitucionalidade e são claras ameaças à livre iniciativa, livre negociação e também ao regime de concorrência, fatores essenciais para o funcionamento da economia de mercado”, afirmou Leonardo Zilio, gerente de Relações Setoriais do Sindicom. Segundo cálculos da entidade, se essas propostas forem transformadas em lei, no curto prazo, teremos um aumento de até 9% nos custos do frete. No longo prazo, podemos chegar a uma elevação de até 30%.

Para Andréa Häggström Rodrigues, advogada da área de Assuntos Legislativos da CNI – Confederação Nacional da Indústria, que também proferiu palestra no evento, as propostas são “tão absurdas que é difícil até analisar seus méritos”. Apesar disso, ela informa que os projetos estão tendo tramitação acelerada na Câmara dos Deputados. “Caso sejam aprovadas, as

propostas devem prejudicar, sobretudo, as pequenas indústrias. Participaram também das discussões legais relativas ao frete: Daniel Furlan Amaral, gerente de Economia da Abiove; e Thiago Bastos Rosa, da Anut. O evento foi aberto pelo diretor executivo da Abag, Luiz Cornacchioni.

Ao final do seminário, foi assinado um documento de princípios que enfatiza a deficiência na infraestrutura de transporte, com malha rodoviária em más condições, ferrovias, hidrovias e cabotagem insuficientes, sem contar o agravante da baixa capacidade de armazenagem. “A logística nacional padece com uma competitividade inadequada, que há muito tempo tem sido um entrave ao desenvolvimento econômico e social do País”, afirma o documento, que foi lido por Daniel Amaral, da Abiove.

O texto destaca que o futuro depende de uma reviravolta, com fortes investimentos públicos e privados para uma infraestrutura de transporte compatível com as necessidades do País. “O transporte de cargas, nos seus diversos modais, é indutor de maior riqueza, melhoria social, sustentabilidade, inovação e tecnologia. Portanto, merece redobrada atenção para ser uma política de Estado, não de governo, com planejamento e metas verificadas e reavaliadas periodicamente. As entidades de usuários clamam por um novo olhar para a logística”, conclui o documento.