



Navios antiquados travam agricultura

A extensão territorial do Brasil trabalha a favor da produtividade agrícola, mas de forma contrária para o escoamento da produção. Temos deficiência de tudo relacionado à logística. O Brasil com sua costa de 7.400 km e rios navegáveis entre os maiores do mundo, poderia utilizar operações de cabotagem e navegação fluvial. Mas, não faz uso dessas duas modalidades de transporte. Além disso, o valor das tarifas portuárias e a obrigatoriedade do uso de navios brasileiros resultam em custos de fretes proibitivos.

Hoje, a divisão logística brasileira é 58% rodovias, 35% ferrovias e 17% hidrovias. Apesar do grande crescimento e dos recursos financeiros injetados na malha ferroviária, estamos aquém de nossas necessidades, já que a demanda é maior do que o volume de recursos investidos. Outros investimentos precisam ser feitos. Um deles é na Marinha Mercante. Não há operação de cabotagem sem Marinha Mercante. Além disso, não podemos continuar crescendo apenas sobre estradas.

Nossos portos continuam deficientes. Nossa economia atravessa excelente momento a despeito dos problemas graves que estão ocorrendo nos Estados Unidos. Poderíamos ser um exemplo em operações de cabotagem entre o Nordeste e Sudeste. O problema é que faltam navios com escalas regulares para a utilização da cabotagem. As empresas preferem a regularidade e a confiabilidade do modal rodoviário à alternativa da cabotagem. Quando falamos em cabotagem, significa que necessitamos de portos bem aparelhados, pois um navio não pode ficar parado à espera de terminais congestionados para atender a demanda crescente.

O fato de nossa marinha mercante ser obsoleta enfraquece nossas operações de cabotagem, pois temos uma frota antiquada de

embarcações. Não há tampouco ordens para construções de navios aos estaleiros. Ora, um País forte em sua Marinha Mercante, sempre tem condições de oferecer operações de cabotagem em condições favoráveis de preços, frente ao transporte rodoviário e até mesmo ferroviário.

Sonho podermos ter nossos produtos agrícolas, e insumos transportados por navios entre o Norte e o Sul. A cabotagem de containers está em pleno crescimento e já possui rota constante de 18 navios porta-containers operando entre os diversos portos brasileiros, mas os navios de granel sólido e líquido são minorias, com fretes e taxas portuárias proibitivas. Um exemplo é a produção de cloreto de potássio e uréia do Nordeste, que hoje é transportada por caminhões até o Sudeste, já que não temos como recorrer à cabotagem.

Para podermos crescer com competitividade é necessário que o governo federal atue em prol de nossa marinha mercante, criando condições de igualdade para armadores brasileiros e estrangeiros trabalharem com sustentabilidade. O combustível pago pelos armadores brasileiros é 37% mais caro que no mercado internacional. Necessitamos de mão-de-obra qualificada para trabalharem em nossas embarcações e financiamentos competitivos para estimular investimentos em navios e terminais de carga e descarga eficientes e modernos, para o bem do agronegócio.

É preciso ir além da infra-estrutura. É fundamental criar um sistema de Seguro Rural que ofereça segurança a toda cadeia de produção e zonas de armazenamento para o acesso aos portos. Assim, estaríamos criando meios para negociar produtos agrícolas em condições de igualdade frente aos mercados europeu e norte-americano, onde a agricultura é subsidiada e protegida por seus governos.

(*) Elizabeth Chagas é sócia-diretora da EC Consultoria em Logística e Comércio Internacional