



Abismo logístico

Não há bravata nacional-desenvolvimentista que resista à frieza dos números. Um estudo da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) mostra que há um abismo a separar o Brasil de seus principais competidores no mercado internacional no que diz respeito à infraestrutura de transportes.

Já se sabia que a precariedade da malha de transportes era um dos principais nós do sistema produtivo nacional. Com seu estudo, porém, a Fiesp conseguiu demonstrar o tamanho real do problema, e o resultado é algo que nem mesmo o mais convicto propagandista do governo será capaz de negar ou desmentir. A pesquisa indica que o nível de desempenho da infraestrutura de transportes no Brasil é equivalente a apenas 33% do verificado nos países que são considerados modelos em logística. Isso significa que o País teria de triplicar sua performance nessa área para competir em condições de igualdade com seus principais concorrentes.

Para chegar a essa espantosa mensuração, a Fiesp criou o Índice de Desempenho Comparado da Infraestrutura de Transportes (IDT), que se calcula a partir de dados das 50 maiores regiões metropolitanas, usando 18 indicadores. No melhor dos casos, o da malha rodoviária, há uma média de 2,5 quilômetros por 10 mil habitantes, proporção 43% in-

ferior ao padrão considerado de excelência internacional, que é de cerca de 4,8 quilômetros por 10 mil habitantes. A Fiesp estima que, desde o ano 2000, o déficit em relação ao nível ideal não mudou significativamente, estando sempre por volta de 50%.

Portanto, mesmo com toda a fanfarronice midiática dos últimos anos a respeito do potencial competitivo do Brasil sob a administração petista, que incluiu iniciativas com nomenclaturas grandiloquentes – como o “Programa de Aceleração do Crescimento”, cuja primeira etapa foi administrada pessoalmente pela presidente Dilma Rousseff –, o fato é que o Brasil permanece estagnado num setor vital para seu pleno desenvolvimento, pois de nada adianta melhorar e ampliar a produção se não é possível distribuí-la.

Para conseguir fazer chegar sua mercadoria ao comprador, o produtor paga um frete rodoviário de US\$ 51,75 para cada mil toneladas por quilômetro, segundo calcula a Fiesp. Trata-se de um valor 270% maior do que a média verificada nos países mais competitivos. Em alguns casos, como o da soja de Mato Grosso, metade da produção destina-se ao pagamento de frete, um óbvio despropósito. O custo para levar um contêiner até o ponto de onde será exportado é, no Brasil, de cerca de US\$ 1.800, enquanto a média de excelência é de US\$ 621.

No caso das hidrovias, a capacidade nacional corresponde a apenas 21% do padrão

mais alto, embora elas sejam uma solução óbvia para transportar a produção do Centro-Oeste para os portos do Norte sem a necessidade de enfrentar as longas distâncias, por terra, para chegar aos terminais do Sul e do Sudeste. Já o desempenho da malha ferroviária corresponde a 20% do verificado entre os grandes competidores internacionais, com frete quase 16 vezes superior ao padrão de excelência.

Além disso, a extensão das ferrovias nacionais está 93% abaixo do ideal. Nessa área, a inépcia atravessa gerações, e seu maior símbolo é a Ferrovia Norte-Sul, que está em construção desde 1987, teve seu valor reajustado 17 vezes e notabilizou-se pelo acúmulo de irregularidades.

Nos aeroportos, a situação é igualmente dramática. O tempo de liberação de mercadorias nos terminais da Infraero chega a 3.200 minutos, enquanto o padrão de excelência é de 324 minutos.

“Temos muito a fazer”, disse o diretor do Departamento de Infraestrutura da Fiesp, Carlos Cavalcanti, resumindo bem o desafio que se impõe ao País. Tarefa ainda mais dura quando se leva em conta que o Mistério dos Transportes, crucial para seu sucesso, é objeto de barganha fisiológica para a manutenção do “presidencialismo de coalizão” petista, um sinal de que os obstáculos para o desenvolvimento nacional não se limitam aos buracos nas estradas.